ROCZNIK

RADY INTERESANTÓW PORTU W GDYNI

ROK I

1931

NAKŁADEM RADY INTERESANTÓW PORTU W GDYNI

Tłoczono w Zakładach Graficznych Bolesława Szczuki, Wąbrzeźno-Pomorze

Słowo wstępne.

Występujemy z naszem sprawozdaniem z pierwszego, zgórą rocznego, okresu naszej działalności.

Publikując to sprawozdanie, pragniemy przedstawić pracę naszą w pierwszej linji wszystkim władzom i osobom, których życzliwy stosunek do naszych dążności pozwolił powstać naszej organizacji i działać jej w ramach nakreślonych przez naszych mocodawców.

Przedkładamy tedy nasze sprawozdanie twórcy Gdyni b. Ministrowi Przemysłu i Handlu Panu Inż. Eugenjuszowi Kwiatkowskiemu, b. Ministrowi Przemysłu i Handlu Panu Premjerowi Aleksandrowi Prystorowi, obecnemu Ministrowi Przemysłu i Handlu Panu Generałowi Dr. Ferdynandowi Zarzyckiemu, Dyrektorowi Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu Panu Dr. Feliksowi Hilchenowi, Dyrektorowi Departamentu Górniczo-Hutniczego Ministerstwa Przemysłu i Handlu Panu Czesławowi Peche, wreszcie b. Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Gdyni Panu Komandorowi Józefowi Poznańskiemu.

Pozatem zdajemy sprawę przed naszymi członkami, przedsiębiorstwami pracującemi w porcie gdyńskim, które w poczuciu solidarności i zrozumieniu swych zadań stworzyły naszą organizację i w nasze ręce złożyły kierowanie jej pracami.

Mając nadzieję, że sprawozdanie to również znajdzie się w rękach szerszego ogółu interesującego się kwestją rozwoju naszego portu i naszej floty handlowej, staraliśmy się w pracy niniejszej dać w krótkim zarysie pogląd ogólny na funkcje czynników gospodarczych w porcie i żegludze.

ZARZĄD RADY INTERESANTÓW PORTU
W GDYNI

CZĘŚĆ PIERWSZA

Zadania i struktura organizacyjna Rady Intereresantów Portu w Gdyni

Port w Gdyni posiada [illegible] oraz [illegible], które zrzeszają się w następujących organizacjach zawodowych:

Związek Armatorów Polskich,
Polski Związek Maklerów Okrętowych,
Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych,
Związek Przedstawicieli [illegible] Węglowych w Gdyni,
Związek Przemysłowców Portowych w Gdyni.

Związki te reprezentują interesy zawodowe swoich członków, które z natury rzeczy nie zawsze są identyczne, często nawet rozbieżne. N. p. armator polski jest zainteresowany w niskich opłatach portowych obciążających statki, natomiast ekspedytor jest zainteresowany w niskich opłatach portowych obciążających towar. Armator, makler i ekspedytor są w stosunku do siebie kontrahentami handlowymi, a więc już z samego ich wzajemnego [illegible] stosunku wynika rozbieżność ich dążności i zapatrywań w całym szeregu zagadnień. W takiej sytuacji należało koniecznie stworzenia jakiejś wspólnej organizacji, jakiejś instancji, w której reprezentowałby się przedstawiciele wszystkich interesentów portu i wszystkich grup zawodowych, któreby tworzyła zbiorową opinję i rozwijała działalność w sprawach, które dotyczą wszystkich i są zasadniczemi dla portu jako takiego, bez względu na to, że poszczególne grupy zawodowe, wchodzące w skład jej, są w danej kwestji mniej lub więcej zainteresowane.

Inicjatywa stworzenia takiej organizacji nie wyszła tylko od zainteresowanych sfer portowych. [illegible] jak i drugiej instancji. Inicjatywa [illegible] sfery gospodarcze, a szczególnie propagowana i realizowana przez pp. Brzękowskiego, Hordyńskiego, Kollata, Kamena i Riedla, oraz syndyka Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych Michałowskiego, znalazła [illegible] w osobach pp. dyrektora Urzędu Morskiego Komandora Poznańskiego i kierownika wydziału handlowego [illegible] portu Gieysztora. Dzięki ich współdziałaniu i dzięki życzliwemu stosunkowi władz naczelnych w osobach pp. ministra Kwiatkowskiego, dyrektora Dr. Hilchena oraz [illegible] została Rada Interesantów Portu w Gdyni powołana do życia. Wielce [illegible], że stworzenie [illegible] organizacji sfer gospodarczych pracujących w porcie [illegible] wzajemnego współdziałania [illegible] portowej.

Rozdział I.

Uwagi ogólne.

W każdym porcie morskim poza zarządem portu i władzami administracji ogólnej i specjalnej (władze morskie, policyjne, celne i t. d.) reprezentowane są następujące gospodarcze czynniki jego pracy:

a) Armator, właściciel lub przedstawiciel właściciela statku, zajmujący się jego eksploatacją,

b) Makler, ajent i przedstawiciel armatora lub reprezentujący interesy statku (a więc armatora) wobec władz portowo-administracyjnych, celnych i innych oraz wobec załadowcy i odbiorcy ładunku,względnie ich spedytorów, jednem słowem opiekujący się statkiem w obcym porcie,

c) Ekspedytor, którego zadaniem jest techniczne załatwianie załadowania i wyładowania towarów ze statku, magazynowanie oraz ładowanie towarów na środki lokomocji lądowej, (wagon kolejowy, samochód ciężarowy). Ekspedytor reprezentuje w stosunku do władz i statku interesy eksportera wzgl. importera, jako naładowcy lub odbiorcy towarów.

Te trzy elementy składają się zasadniczo na technikę transportu i przeładunku portowo - morskiego. Zazwyczaj uzupełnia je przemysł portowy osiadły w porcie i nastawiony specjalnie na obrót morski (import surowców lub eksport wyrobów gotowych, półfabrykatów i t. d.) oraz handel morski.

Gdynia jako w przeważajacej części port węglowy posiada bardzo silną grupę zawodową firm przeładowujacych węgiel na rachunek polskich koncernów węglowych, które reprezentują. Pozatem posiada Gdynia przemysł portowy, niewielki pod względem ilości zakładów, ale poważny co do rozmiarów i znaczenia społeczno-gospodarczego.

Nie posiada natomiast Gdynia jeszcze własnego handlu zamorskiego (handel zamorski dopiero zaczyna się rozwijać) ani też poważniejszego przemysłu budowy okrętów. Przemysł ten reprezentuje jedynie niewielki warsztat naprawy statków.

Port w Gdyni posiada więc pięć głównych czynników pracy portowej, które zrzeszyły się w następujących pięciu organizacjach zawodowych:

Związek Armatorów Polskich,
Polski Związek Maklerów Okrętowych,
Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych,
Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni,
Związek Przemysłowców Portowych w Gdyni.

Związki te reprezentują interesy zawodowe swych członków, które z natury rzeczy nie zawsze są równoległe, często nawet rozbieżne. N. p. armator i makler są zainteresowani w niskich opłatach portowych obciążających statki, natomiast ekspedytor jest zainteresowany w niskich opłatach portowych obciążających towar. Armator, makler i ekspedytor są w stosunku do siebie kontrahentami handlowymi, a więc już z samego ich wzajemnego, prawnego i rzeczowego stosunku wynika rozbieżność ich dążności i zapatrywań w całym szeregu zagadnień. W tych warunkach życie narzuciło konieczność stworzenia jakiejś wspólnej organizacji, jakiejś instancji, w której ogniskowałyby się sprawy wszystkich interesantów portu i wszystkich grup zawodowych, któraby tworzyła zbiorową opinję i rozwijała działalność w sprawach, które dotyczą wszystkich i są zagadnieniami portu jako takiego, bez względu na to, czy poszczególne grupy zawodowe pracujące w porcie są w danej kwestji mniej lub więcej zainteresowane.

Inicjatywa stworzenia takiej organizacji nie wyszła zresztą tylko od zainteresowanych sfer portowych. Współinicjatorami były tutaj polskie władze morskie tak centralne jak i drugiej instancji. Inicjatywa rzucona przez portowe sfery gospodarcze, a szczególnie propagowana i realizowana przez pp. Byczkowskiego, Hordyńskiego, Kollata, Korzóna i Rummla, oraz syndyka Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych Michalewskiego, miała silnych sprzymierzeńców w osobach pp. dyrektora Urzędu Morskiego Komandora Poznańskiego i kierownika wydziału handlowego naszego portu Gieysztora. Dzięki ich współdziałaniu i dzięki życzliwemu stosunkowi władz naczelnych w osobach pp. ministra Kwiatkowskiego, dyrektora Dr. Hilchena, oraz dyr. Pechego została Rada Interesantów Portu w Gdyni powołana do życia. Władze zdawały sobie sprawę, że stworzenie centralnej organizacji sfer gospodarczych pracujących w porcie jest podstawowym warunkiem racjonalnego współdziałania z firmami portowemi.

Rozdział II.

Zadania i struktura organizacji nadrzędnej.

Organizacją łączącą wszystkie czynniki gospodarcze, pracujące w porcie gdyńskim, jest Rada Interesantów Portu w Gdyni. Konstrukcja jej nie jest całkowicie wzorowana na organizacjach siostrzanych w innych portach, lecz jest dostosowana do specjalnych wymogów portu w Gdyni oraz do warunków organizacyjnych, jakie życie w krótkim czasie istnienia naszego portu stworzyło. Trudno też, aby organizacja sfer portowych w budującym się i szybko rozwijającym porcie mogła być wtłoczona w ustalone od lat ramy organizacyjne starych, zagospodarowanych portów zachodu, w których praca płynie trybem normalnym i w których czas zdążył uregulować stosunek wzajemny wszystkich czynników tej pracy. Zakres zadań takiej organizacji w nowym porcie, który powstał na pustych ławicach piasku i pokładach torfu, gdzie trzeba budować wszystko od podstaw, gdzie rodzą się nowe zagadnienia prawie co dzień, jest niepomiernie większy aniżeli w portach starych, które tworzyły się przez wieki. To też zakres działania naszej organizacji jest bardzo szeroki i zastosowany do potrzeb i zagadnień budującego się w amerykańskiem tempie polskiego portu narodowego o zapleczu państwowem liczącem 32 miljony głów.

Zadania nasze streszczają się w statucie uchwalonym na Walnem Zgromadzeniu w dniu 28 października 1930 r. przez następujących członków założycieli:

1. Związek Armatorów Polskich,
2. Polski Związek Maklerów Okrętowych,
3. Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych,
4. Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni,
5. Związek Przemysłowców Portowych w Gdyni.

Statut Rady Interesantów Portu w Gdyni przytaczamy poniżej:

STATUT
RADY INTERESANTÓW PORTU W GDYNI.
(Stowarzyszenie wpisane).

I. Nazwa, charakter prawny, cel, siedziba.

§ 1.

Rada Interesantów Portu w Gdyni jest stowarzyszeniem zapisanem z siedzibą w Gdyni.

§ 2.

Zadaniem Rady jest prowadzenie wspólnych interesów jej członków, reprezentacja tych interesów oraz współdziałanie z władzami tudzież innemi publicznemi i prywatnemi instytucjami nad rozwojem portu w Gdyni, żeglugi morskiej oraz handlu morskiego.

§ 3.

Rada ma prawo nabywania, sprzedawania i obciążania hipotecznego nieruchomości.

II. Członkowie.

§ 4.

Członkami Rady mogą być przedsiębiorstwa osiadłe w Gdyni i pracujące w porcie, wzgl. w związku z portem oraz należące do jednej z grup, która będzie przez Walne Zgromadzenie Rady uznana za grupę interesantów portu.

W grupach zrzeszonych przedsiębiorstwa wchodzą do Rady przez swoje związki, w grupach niezrzeszonych — pojedyńczo.

§ 5.

Nie mogą być w żadnym razie członkami Rady:
- związki stanowiące secesję jednego ze związków zjednoczonych lub powstające w jakikolwiek inny sposób w grupach już zorganizowanych i reprezentowanych w Radzie,
- przedsiębiorstwa niezrzeszone — tam, gdzie istnieją związki, które należą do Rady.

§ 6.

Członków przyjmuje i usuwa Walne Zgromadzenie.

Uchwały Walnego Zgromadzenia w sprawie przyjęcia nowego członka lub wykluczenia członka muszą zapadać większością $^{4}/_{5}$ głosów. Głosowanie jest tajne.

§ 7.

Członkowie mogą wystąpić z Rady przez pisemne zgłoszenie swego wystąpienia conajmniej na trzy miesiące zawczasu.

III. Fundusze.

§ 8.

Na fundusz Rady składają się:
- a) wpisowe,
- b) składki członkowskie
- c) opłaty i dochody nadzwyczajne.

§ 9.

Wysokość wpisowego jak też składek członkowskich ustala Walne Zgromadzenie, które określi także terminy i sposoby ściągania składek.

§ 10.

Rokiem obrachunkowym jest rok kalendarzowy.

IV. Władze.

§ 11.

Organami Rady są:
1. Walne Zgromadzenie członków,
2. Zarząd,
3. Dyrekcja,
4. Komisja Rewizyjna.

1. Walne Zgromadzenie.

§ 12.

Walne Zgromadzenie stanowią Zarząd oraz delegaci członków: po trzech od każdego związku i po jednym z pojedyńczego przedsiębiorstwa w grupach niezrzeszonych. Przytem jednak, o ile z jednej grupy niezrzeszonej kilka przedsiębiorstw jest członkami Rady posiadają one tem niemniej wspólnie jeden głos.

Zastępstwo głosów jest dopuszczalne. Jedna osoba nie może jednak reprezentować kilku związków ani też więcej niż trzy głosy.

§ 13.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie odbywać się będzie co roku w pierwszych trzech miesiącach po zamknięciu roku obrachunkowego

§ 14.

Do zakresu działania Walnego Zgromadzenia należy:
a) Wybór członków Zarządu,
b) Udzielenie absolutorjum ustępującemu Zarządowi,
c) Ustalenie świadczeń na rzecz Związku,
d) Przyjęcie nowych i wykluczenie dawnych członków,
e) Zmiana statutu,
f) Zlikwidowanie Rady.

§ 15.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie musi być zwołane:
a) Na żądanie Zarządu,
b) Na żądanie przynajmniej 3 członków reprezentujących conajmniej 9 głosów i na żądanie komisji rewizyjnej.

§ 16.

Do ważności Walnego Zgromadzenia jest potrzebna obecność przynajmniej $^{3}/_{5}$ głosów.

Gdyby żądane quorum nie było reprezentowane, odbędzie się w późniejszym terminie, nie wcześniej niż po 10 dniach, następne Walne Zgromadzenie z tym samym porządkiem obrad. Uchwały tego Zgromadzenia będą prawomocne bez względu na ilość obecnych głosów.

§ 17.

Uchwały Walnego Zgromadzenia zapadają zwykłą większością głosów z wyjątkiem wypadków wymienionych w § 6 jak też w sprawach zmian statutu i likwidacji Rady w których to wypadkach potrzebna jest większość $^{4}/_{5}$.

§ 18.

Walne Zgromadzenie zwołuje Zarząd listami poleconemi z podaniem przedmiotu obrad na 7 dni przed terminem Walnego Zgromadzenia.

§ 19.

Walne Zgromadzenie powołuje ze swego grona przewodniczącego posiedzenia.

§ 20.

Z posiedzenia Walnego Zgromadzenia spisuje się protokół który podpisuje przewodniczący.

2. Zarząd.

§ 21.

Zarząd Rady składa się z 5 osób wybieranych przez Walne Zgromadzenie na przeciąg roku obrachunkowego. Z pośród członków Zarządu prezesa i wice-prezesa wybiera Walne Zgromadzenie. Pozatem wybiera Walne Zgromadzenie 3-ch zastępców.

§ 22.

Do zakresu działania Zarządu należy zastępstwo Rady sądownie i pozasądownie.

3. Dyrektor i Biuro.

§ 23.

Na czele Biura Rady stoi Dyrektor mianowany przez Zarząd i działający na podstawie upoważnienia Zarządu.

Biuro prowadzi prace przygotowawcze i wykonawcze wynikające z zakresu działania Rady.

4. Komisja Rewizyjna.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie wybiera ze swego grona 2 członków Komisji Rewizyjnej na przeciąg roku obrachunkowego oraz jednego zastępcę.

Jak ze statutu wynika, Rada Interesantów Portu w Gdyni jest zrzeszeniem związków przedsiębiorstw, pracujących w porcie gdyńskim. Dotychczasowy stan członków pokrywa się z liczbą członków założycieli, gdyż nowe grupy zawodowe w naszym porcie w międzyczasie nie powstały.

Natomiast musieliśmy nasze podstawy organizacyjne nieco rozszerzyć. Okazało się, że nie można ograniczać naszego grona wyłącznie do związków i przedsiębiorstw osiadłych w Gdyni, gdyż w zapleczu znajdują się poważne współczynniki rozwoju naszego portu, których interesy i dążności idą z naszymi równolegle.

I tak Centrala Zakupu Złomu Polskich Hut Żelaznych w Warszawie zgłosiła w dniu 6 listopada 1931 r. przez usta swego prezesa, p. Jana Gombrowicza, swój akces jako bezpośredni członek Rady Interesantów Portu w Gdyni i została przyjęta w poczet naszych członków. Członkostwo jej rozpoczyna się z dniem 1 stycznia 1932 r.

Należy przypuszczać, że ten krok ku solidarnemu współdziałaniu z nami znajdzie w najbliższym czasie w zapleczu swych naśladowców.

Organizacja nasza została wpisana do rejestru w Sądzie Grodzkim w Gdyni w dniu 26. 9. 1931 r.

Zarząd Rady Interesantów Portu w Gdyni stanowią pp.:

Prezes Zarządu:

konsul szwedzki inż. Napoleon Korzón, prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, prezes Polskiego Związku Maklerów Okrętowych w Gdyni, dyrektor firmy „Polskarob Polsko - Skandynawskie Towarzystwo Transportowe" S. A. w Gdyni.

Wice-Prezes Zarządu:

wice-konsul duński Lucjan Byczkowski, wice-prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, prezes Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych, dyrektor Warszawskiego Towarzystwa Transportowego w Gdyni T. z o. o.

Członkowie Zarządu:

Andrzej Cienciała, radca Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, dyrektor Polskiej Agencji Morskiej Sp. z o. o. w Gdyni.

Roman Hordyński, prezes Związku Przemysłowców Portowych w Gdyni, dyrektor Łuszczarni Ryżu Sp. Kom. w Gdyni.

Juljan Rummel, radca Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, prezes Związku Armatorów Polskich, dyrektor zarządzający PP. „Żegluga Polska". w Gdyni.

Skład Zarządu reprezentuje wszystkie (pięć) zrzeszone grupy zawodowe.

Zastępcami członków Zarządu są pp.:

Witold Mosiewicz, dyrektor firmy „Atlantic" Tow. Transp. z o. p. w Gdyni.

Komandor Hugon Pistel, zastępca dyrektora zarządzającego PP. „Żegluga Polska" w Gdyni.

Czesław Raczewski, wicedyrektor firmy „Polskarob— Polsko - Skandynawskie Tow. Transportowe" S. A. w Gdyni.

Komisję Rewizyjną tworzą pp.:

Mieczysław Frankowski, kierownik oddziału firmy Giesche" T. z o. o. w Gdyni.

Inż. Stanisław Rostkowski, dyrektor Chłodni Portowej w Gdyni.

Dyrektor: Dr. Bolesław Kasprowicz.*)

---

*) Biura mieszczą się w Gdyni przy ulicy Świętojańskiej w lokalu firmy „Polskarob" — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S. A. w Gdyni.

Rozdział III.

Zadania i struktura poszczególnych związków.

§ 1. Związek Armatorów Polskich.

Handel idzie za banderą. Pod tem hasłem prowadziły dzisiejsze potęgi morskie swoją politykę gospodarczą, która je na wyżyny wprowadziła. Aczkolwiek można hasłu temu zarzucić zbytnią jednostronność i wyliczyć wypadki, w których konjunktura handlowa czyli możliwości eksportu były głównymi współczynnikami rozwoju floty handlowej (np. konjunktura eksportowa na węgiel była podstawą do stworzenia floty polskich „trampów"*) czyli statków żeglugi nieregularnej, to jednak hasło to w nieco zmodyfikowanej formie do dzisiejszego dnia swój walor posiada. „Rozwój floty handlowej i rozwój wymiany międzynarodowej stoją do siebie w wzajemnym stosunku przyczynowym i stanowią wobec siebie raz skutek, raz przyczynę". Jeżeli, co dopiero stwierdziliśmy, eksport polskiego węgla dał podstawę do stworzenia polskiej floty handlowej, to vice versa np. wywóz polskich produktów hodowlanych (słonina, masło i jaja) do Anglji datuje się od powstania regularnej komunikacji morskiej między Gdynią a portami angielskiemi Londynem i Hullem.

Rozwój bandery więc jest i będzie dla naszej ekspansji gospodarczej, dla naszej niezależności od sąsiadów, czynnikiem podstawowym, mimo. że pogłębiający się w żegludze światowej kryzys na rynku frachtowym temu rozwojowi nie sprzyja.

Zadaniem zrzeszenia polskich przedsiębiorstw armatorskich jest obrona interesów polskiego zawodu armatorskiego oraz współdziałanie z rządem w zakresie polskiego programu żeglugi morskiej. Ściśle określa te zadania statut, który umieszczamy poniżej:

---

*) Tramp znaczy po angielsku „włóczęga". Słowo to oznacza w morskiem słownictwie międzynarodowem statek, który kursuje po morzach bez zgóry ustalonego rozkładu i wozi ładunki z portu do portu w zależności od tego, gdzie je uzyska. Stąd też polskie określenie „żegluga nieregularna".

STATUT
ZWIĄZKU ARMATORÓW POLSKICH.
(Stowarzyszenie wpisane).

I. Nazwa Związku.

Art. 1. Związek jest stowarzyszeniem zapisanem pod nazwą: „Związek Armatorów Polskich".

II. Siedziba Związku.

Art. 2. Siedzibą Związku jest Gdynia.

III. Cel Związku.

Art. 3. Celem Związku jest popieranie i zastępstwo wspólnych interesów zawodowych.

IV. O członkach Związku.

Art. 4. Członkiem Związku może być każdy przedsiębiorca żeglugowy eksploatujący statki morskie pod polską banderą.

Art. 5. Podanie o przyjęcie na członka z załączeniem spisu posiadanego tonażu brutto należy kierować do Zarządu Związku. Zarząd przedłoży wniosek Walnemu Zgromadzeniu celem powzięcia uchwały o przyjęciu.

Art. 6. Członkami przestają być:
1. Osoby które zgłoszą swoje wystąpienie ze Związku po uregulowaniu należnych składek członkowskich;
2. Osoby, które likwidują przedsiębiorstwo; z chwilą ukończenia likwidacji wzgl. z chwilą otwarcia postępowania upadłościowego do majątku przedsiębiorstwa:
3. Osoby wykluczone przez Walne Zgromadzenie.

V. Władze Związku.

Art. 7. Władze Związku stanowią:
a) Walne Zgromadzenie,
b) Zarząd.

VI. Walne Zgromadzenie.

Art. 8. Zwyczajne Walne Zgromadzenia odbędą się rok rocznie w pierwszych dwóch miesiącach roku kalendarzowego.

Art. 9. Do zakresu działania Walnego Zgromadzenia należy:
a) Wybór członków Zarządu i ich zastępców,
b) udzielenie absolutorjum ustępującemu Zarządowi za ubiegły rok gospodarczy,
c) ustalenie rocznych świadczeń na rzecz Związku,
d) przyjęcie nowych i wykluczenie dawnych członków Związku,
e) zmiany statutu,
f) zlikwidowanie Związku.

Art. 10. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie musi być zwołane:
a) na żądanie Zarządu,
b) na żądanie przynajmniej trzech członków.

Art. 11. Dla ważności Walnego Zgromadzenia potrzebna jest obecność przynajmniej połowy zgłoszonego do Związku tonażu i przynajmniej połowy członków. Gdyby żądane quorum reprezentowane nie było, wtenczas odbędzie się po upływie tygodnia od oznaczonego terminu Walnego Zgromadzenia następne Walne Zgromadzenie, którego uchwały prawomocne są bez względu na reprezentowany tonaż.

Art. 12. a) Każdy członek może brać udział w naradach z prawem jednego głosu,

b) każdy członek, który posiada więcej niż 3000 t, posiada tyle głosów, ile razy przedstawia 3000 ton. Każde zgrupowanie po-

siadające 3000 t daje prawo jednego głosu, jeżeli delegat tego zgrupowania w Walnem Zgromadzeniu nie rozporządza już jednym głosem.

Art. 13. Dla prawomocności uchwał potrzebna jest zwyczajna większość głosów z wyjątkiem wypadków przewidzianych w art. 9) w punktach d), e) i f), w których to ostatnich wypadkach potrzebna jest większość kwalifikowana.

Art. 14. Walne Zgromadzenia zwołuje Zarząd pisemnie z podaniem przedmiotu obrad na 14 dni przed terminem Walnego Zgromadzenia.

VII. Zarząd.

Art. 15. Zarząd Związku składa się z prezesa, wiceprezesa oraz conajmniej dwóch członków Zarządu, wybranych przez Walne Zgromadzenie na przeciąg jednego roku. Walne Zgromadzenie wybiera również dla każdego członka Zarządu jego zastępcę, któremu przysługują pełne prawa członka Zarządu w chwili, kiedy zastępuje swego mocodawcę. Uchwały Zarządu zapadają większością głosów. W razie równości decyduje głos przewodniczącego.

Art. 16. Do zakresu działania Zarządu należy zastępstwo Związku sądownie i pozasądownie i decyduje Zarząd wogóle we wszystkich sprawach wyraźnie nie zastrzeżonych Walnemu Zgromadzeniu. Do zobowiązania Związku potrzebne są podpisy dwóch członków Zarządu, wzgl. jednego członka Zarządu i generalnego sekretarza pod pieczęcią Związku.

Art. 17. Zarząd mianuje generalnego sekretarza Związku, który kieruje biurem Związku i zastępuje Zarząd. Na mocy tego upoważnienia sekretarz bierze udział w posiedzeniach Zarządu z głosem doradczym i wykonuje wszelkie przez Zarząd mu poruczone czynności.

VIII. Składki członkowskie.

Art. 18. Każdy członek zobowiązany jest uiścić składkę ustaloną przez Walne Zgromadzenie stosownie do zgłoszonego przez każdego członka tonażu brutto.

Związek został założony dnia 24 maja 1929 r. Wpisanie do rejestru sądowego nastąpiło dnia 13 czerwca 1930 r.

Członkami Związku są firmy następujące:

1. Przedsiębiorstwo Państwowe „Żegluga Polska" w Gdyni.

2. „Polskarob — Polsko - Skandynawskie Towarzystwo Transportowe" S. A. w Gdyni.

3. „Polsko - Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe" S. A. w Gdyni.

4. „Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe" S. A. w Gdyni.

5. „Polryż" S. z o. o. w Krakowie.

Zarząd Związku stanowią pp.:

Prezes Zarządu: Juljan Rummel, dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Żegluga Polska".

Wiceprezes Zarządu: Konsul inż. Napoleon Korzon, dyr. firmy „Polskarob Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe" S. A. w Gdyni.

Członkowie Zarządu: Feliks Kollat, dyr. „Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego“ S. A. w Gdyni;

Roman Kutyłowski, dyr. Polskiego Transatlantyckiego Tow. Okrętowego S. A. w Gdyni.

Generalny Sekretarz: Stanisław Mikoszewski.

§ 2. Polski Związek Maklerów Okrętowych.

Stosunek statku do portu i do ładunku jest tak różnorodny i w takim stopniu wymaga znajomości lokalnych warunków, że zazwyczaj przedsiębiorstwa armatorskie całego szeregu czynności związanych z zawijaniem statku do portu nie załatwiają we własnym zakresie, lecz oddają je do załatwienia przedsiębiorstwom specjalnie w tym celu zorganizowanym. Armator nie jest w stanie utrzymywać we wszystkich portach swoich własnych przedstawicieli, ajentów, a szczególnie nie może tego czynić armator, którego statki uprawiają t. zw. tramping, t. zn. kursują na linjach nieregularnych i zabierają ładunki w portach, w których je od wypadku do wypadku uzyskują. Nawet linje regularne niezawsze utrzymują w portach, do których ich statki zawijają, własne biura, tylko posługują się jako swemi ajentami firmami maklerskiemi.

Czynności maklera okrętowego dadzą się streścić w punktach następujących:

1. Czuwanie nad należytem wykonaniem umowy na przewóz towarów i pasażerów.
2. Reprezentowanie interesów armatora w porcie i finansowanie pobytu statku w porcie.
3. Akwizycja ładunków dla statku.

Z powyższych różnorodnych zadań ciążących na maklerze okrętowym wynikają zadania dla wspólnej organizacji reprezentującej interesy wszystkich firm maklerskich portu. Jest to obrona interesów zawodowych maklerów, ustalenie wspólnych wytycznych dla postępowania wobec mocodawcy-armatora i wobec władz portowych, wobec których interesy swych mocodawców reprezentują.

Ważną dziedziną działalności zrzeszenia maklerów portowych jest współdziałanie z analogicznemi organizacjami ekspedytorów portowych i uzgadnianie wytycznych dla współpracy obydwu zawodów.

Polski Związek Maklerów Okrętowych w Gdyni łączy dwie kategorje maklerstwa okrętowego, mianowicie:

1. Maklerstwo zawodowe, pod którem to pojęciem rozumiemy procederowe załatwianie wszelkich czynności maklerskich w zastępstwie różnych towarzystw armatorskich, oraz
2. t. zw. ajencje linji, które stanowią niejako oddziały poszczególnych zagranicznych towarzystw żeglugowych, czyli wydział maklerski danej linji zagranicznej, aczkolwiek stanowią samodzielne jednostki prawne.

Ściśle odzwierciadla zadania Polskiego Związku Maklerów Okrętowych jego statut, który poniżej przytaczamy:

STATUT
POLSKIEGO ZWIĄZKU MAKLERÓW OKRĘTOWYCH W GDYNI.

(Stowarzyszenie zapisane).

§ 1.

Stowarzyszenie zapisane pod nazwą „Polski Związek Maklerów Okrętowych w Gdyni“ z siedzibą w Gdyni i w dalszem krótko Związkiem mianowane ma za cel i zadanie swoje — prowadzenie wspólnych interesów zawodowych Związku, przedstawicielstwo tychże na zewnątrz i obronę interesów poszczególnych członków Związku.

§ 2.

Członkiem Związku może być każda firma, która zapisana jest do rejestru handlowego Sądu Powiatowego w Gdyni i która ma za przedmiot przedsiębiorstwa dokonywanie czynności maklerstwa okrętowego.

§ 3.

Podanie o przyjęcie na członka należy skierować do Zarządu Związku, który je przedkłada na Walnem Zebraniu. Walne Zebranie rozstrzyga o przyjęciu zwykłą większością głosów.

§ 4.

Każdy członek zobowiązany jest płacić składki których wysokość ustala Walne Zgromadzenie członków Związku.

§ 5.

Członkostwo kończy się:

a) w chwili wykreślenia firmy z rejestru handlowego,
b) w chwili wystąpienia ze Związku,
c) w chwili wykluczenia.

Wykluczenie następuje w drodze uchwały Zarządu, jeśli członek zalega z opłatą składek członkowskich w przeciągu jednego roku, w innych zaś wypadkach na mocy uchwały Walnego Zgromadzenia członków Związku kwalifikowaną większością ⅔ wszystkich obecnych na Walnem Zgromadzeniu członków. Członek wykluczony przez Walne Zebranie ma prawo odwołać się do następnego Walnego Zebrania. Wystąpienie członka ze Związku może nastąpić tylko z końcem każdego roku kalendarzowego, i to za uprzednim trzymiesięcznem wypowiedzeniem. W razie wystąpienia ze Związku członek występujący zobowiązany jest zapłacić składkę przypadającą do końca roku kalendarzowego. Z wystąpieniem ze Związku traci członek wszelkie prawa do majątku Związku.

§ 6.

Prowadzenie spraw Związku poleca się Zarządowi Związku, który wybiera się corocznie przez Walne Zgromadzenie zwykłą większością głosów.

Zarząd składa się z czterech członków Zarządu, mianowicie: prezesa, zastępcy tegoż, oraz dwóch członków.

Prezes razem z jednym z członków Zarządu stanowią Zarząd w zrozumieniu § 26 kod. cywilnego i zastępują Związek nazewnątrz przed sądem i poza sądem.

Walne Zgromadzenie wybiera prezesa, wiceprezesa oraz dwóch członków Zarządu i dwóch kandydatów na członków Zarządu. W razie ustąpienia jednego z członków Zarządu, wstępuje w jego miejsce kandydat w porządku ustalonym przez Walne Zgromadzenie.

Podział funkcji pomiędzy członków Zarządu określa sam Zarząd.

§ 7.

W pierwszych trzech miesiącach każdego roku kalendarzowego winno być zwołane Walne Zgromadzenie Związku, któremu Zarząd Związku i Komisja Rewizyjna składają sprawozdanie za rok ubiegły i na którem wybierają nowy Zarząd i nową Komisję Rewizyjną. Komisja Rewizyjna składa się z 2 członków wybieranych na Walnem Zgromadzeniu i winna jest sprawdzać kasowe sprawozdanie Zarządu.

§ 8.

Zarząd może z własnej inicjatywy lub winien na żądanie conajmniej 5 członków Związku zwołać Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Związku.

Zarząd zawiadamia poszczególnych członków o zwołaniu Walnego Zgromadzenia listownie. Zawiadomienia winny być wysłane przynajmniej 10 dni przed datą Walnego Zgromadzenia.

§ 9.

Zadaniem Zarządu jest załatwianie bieżących spraw Związku, wykonywanie uchwał Walnego Zgromadzenia i administracja majątkiem Związku.

§ 10.

Uchwała o zmianie statutu Związku względnie o rozwiązaniu Związku może być powzięta na corocznem lub nadzwyczajnem, w tym celu zwołanem, Walnem Zgromadzeniu, i to tylko kwalifikowaną większością głosów (¾) wszystkich obecnych na Zgromadzeniu członków Związku, przyczem w pisemnych zaproszeniach na Zgromadzenie członkowie Związku winni być uprzedzeni o tem, że zmiana statutu lub sprawa rozwiązania Związku będzie omawiana na Zebraniu.

W razie rozwiązania Związku Walne Zgromadzenie określi, w jaki sposób rozporządzić pozostałym majątkiem.

We wszystkich innych wypadkach uchwały Walnego Zgromadzenia zapadają absolutną większością głosów. Uchwały Walnego Zgromadzenia są prawomocne, o ile na zebraniu jest obecnych przynajmniej 4 członków Związku.

§ 11.

Wszelkie powzięte na Walnem Zgromadzeniu uchwały winny być wciągnięte do księgi protokółów i podpisane przez prezesa.

§ 12.

Związek winien być zarejestrowany u miejscowych władz sądowych.

Związek został założony dnia 28. listopada 1928 r.

Wpisanie do rejestru sądowego nastąpiło dnia 21. stycznia 1931 r.

Członkami Związku są następujące firmy:

I. Maklerzy zawodowi:

1. „Atlantic" Towarzystwo Transportowe z o. p. w Gdyni
2. „Behnke & Sieg", Sp. z o. p. w Gdyni,
3. „Bergenske Baltic Transports Corp. Ltd." Sp. z o. o. w Gdyni,
4. „Lloyd Bałtycki" T. z o. p. w Gdyni,
5. „Polska Agencja Morska" T. z o. p. w Gdyni,
6. „Polsko - Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe" S. A. w Gdyni,
7. „Polskarob — Polsko - Skandynawskie Towarzystwo Transportowe" S. A. w Gdyni.
8. „Speed" Tow. Transportowe Morskie w Gdyni.

II. Ajencje towarzystw zagranicznych:

9. „American Scantic Line w Polsce" S. z o. p. w Gdyni,
10. „Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka" S. z o. p. w Gdyni.

Zarząd Związku stanowią pp.:

Prezes Zarządu: Konsul inż. Napoleon Korzón, dyrektor firmy „Polskarob — Polsko - Skandynawskie Tow. Transportowe" S. A. w Gdyni.

Członkowie Zarządu: Andrzej Cienciała, dyrektor firmy „Polska Agencja Morska" T. z o. o. w Gdyni;
Witold Jasiński, dyrektor „American Scantic Line w Polsce" Sp. z o. p. w Gdyni;
Wicekonsul Lars Ustrud-Svendsen, dyrektor „Bergenske Baltic Transports Corp." w Gdyni.*)

§ 3. Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych.

Armator i makler zajmują się statkami czyli morskiemi środkami nawigacyjnemi. Ich partnerem w pracy jest ekspedytor portowy, którego zadaniem jest sprawować pieczę nad towarem przeładowywanym w porcie.

Olbrzymie społeczno-gospodarcze znaczenie ekspedytora portowego polega na tem, że ma on styczność bezpośrednią z przedstawicielami życia gospodarczego, czyli eksporterem i importerem i pośredniczy często pomiędzy nimi a przedstawicielami życia portowego i morskiego — arma-

*) Ponieważ p. konsul Korzón nie zgodził się przyjąć prezesury Związku na rok 1932, wybrano Zarząd na rok 1932 w składzie następującym: Andrzej Cienciała — prezes, Lars Ustrud-Svendsen — wiceprezes, Witold Jasiński i Czesław Raczewski — członkowie Zarządu.

torami. Teren działania spedytora nie ogranicza się do portu i morza, ale obejmuje całe zaplecze gospodarcze portu. W ten sposób ekspedytor portowy jest niejednokrotnie akwizytorem portu, z drugiej zaś strony jest równocześnie powiernikiem kupca i przemysłowca, wykonując pieczę nad jego towarem. Uczciwy, społecznie myślący stan ekspedytora morskiego jest dlatego ważnym czynnikiem rozwoju portu. Zależnie od tego, jak ekspedytor obsłuży pod względem sprawności klijenta w zapleczu, zależnie od tego, jakie ceny weźmie od niego za swe usługi, wytwarza on opinję o porcie w zapleczu i gruntuje podstawy dla konkurencyjności portu.

Również duże znaczenie dla konkurencyjności portu ma działalność ekspedytora portowego, w odniesieniu do statku. Sprawność przeładunku dokonanego przez ekspedytora decyduje o tem, jak długo statek musi przebywać w porcie. Statek zagraniczny wywozi z portu opinję o porcie taką, jaką sobie wyrobił przedewszystkiem na podstawie działalności ekspedytora i maklera, którzy go obsługiwali. Tej ważnej, wszechstronnej roli, która w niczem nie ustępuje pionierskiej pracy bandery, odpowiada też ogrom zajęć i spraw wspólnych, łączących przedstawicieli zawodu ekspedytorskiego. Bez przesady można powiedzieć, że ekspedytora portowego interesują wszystkie bez wyjątku zagadnienia danego portu, a szczególnie ważne są one dla niego w nowo budującym i organizującym się porcie. W tych warunkach ma też organizacja zawodowa ekspedytorów portowych w Gdyni bardzo rozległe pole pracy. W pierwszej linji jest ona organizacją pracodawców portowych, zatrudniających robotników w porcie, pozatem najważniejszą dziedziną jej działalności są zagadnienia wspólnej polityki handlowej ekspedytorów.

Różnorodność towarów, przechodzących przez port pod względem wartości, sposobu ładowania, transportowania itd. stworzyła pewną specjalizację w obrębie zawodu ekspedytorskiego. Gdynia ma (przedewszystkiem) specjalnych ekspedytorów węglowych, ekspedytorów artykułów masowych oraz ekspedytorów drobnicy.

Dlatego też podajemy spis członków Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych według specjalnych branż ich pracy:

a) Ekspedytorzy węglowi:

1. „Boismine" Sp. z o. o. w Gdyni, załatwia przeładunek węgla koncernu „Skarbopol".
2. „Elibor" S. A. Handl.-Przem., załatwia przeładunek węgla koncernu „Fulmen".

3. „Polskarob — Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe“ S. A. w Gdyni, załatwia przeładunek węgla koncernu „Robur“ i Tow. Kopalń „Grodziec“.
4. „Progress“ Sp. z o. p. w Gdyni, załatwia przeładunek koncernu „Progress“.

b) Ekspedytorzy towarów masowych:

5. „Atlantic“, Tow. Transp. z o. p. w Gdyni, załatwia przeładunek złomu żelaznego i węgla koncernu „Progress“.

c) Ekspedytorzy towarów wszelkich:

6. „C. Hartwig“ S. A. w Poznaniu, Oddział w Gdyni.
7. „Johannes Ick“, Agentura Ekspedycyjna w Gdańsku, Oddział w Gdyni.
8. „Pantarei“, S. A. w Gdyni.
9. „Polski Lloyd“ S. A. w Warszawie, Oddział w Gdyni.
10. „Schenker i Ska“ S. A. w Warszawie, Oddział w Gdyni
11. „Szulc-Rembowski i Ska“, Sp. z o. o. w Gdyni.
12. „Warszawskie Towarzystwo Transportowe“ Sp. z o. p. w Gdyni.
13. „Warta“ Towarzystwo Ekspedycyjne Sp. z o. p. w Gdyni.

Poza Związkiem istnieją oddziały niektórych firm niemiecko-gdańskich, nie biorące w pracy naszych organizacyj udziału, a pozatem kilka firm, które znajdują się w stadjum organizacji i zgłosiły akces swój do Związku z chwilą pełnego uruchomienia swoich przedsiębiorstw. Są to firmy następujące:

14. „Giesche“ T. z o. o. w Gdyni.
15. „Melas Polski“ T. z o. o. w Gdyni.
16. „Skarbopol“ Sp. z o. p. w Gdyni*).

Zadania Związku określa jego statut, który poniżej przyłączamy:

STATUT
ZWIĄZKU GDYŃSKICH EKSPEDYTORÓW PORTOWYCH W GDYNI.
(Stowarzyszenie wpisane).

§ 1.

Nazwa, siedziba i cel Związku.

1. Związek nosi nazwę „Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych“ i jest zarejestrowany w rejestrze Towarzystw.
2. Siedzibą jest Gdynia.
3. Celem Związku jest popieranie zawodowych interesów swych członków bez własnego specjalnego prowadzenia interesów.

---

*) W początkach r. 1932 przystąpiły do Związku następujące firmy: C. W. Bestmann, Expedblok, Jul. Herman, Tadeusz Minkiewicz, Północne Towarzystwo Transportowe.

§ 2.

Zastępstwo Związku.

1. Związek posiada Zarząd, który składa się z jednego przewodniczącego i czterech członków Zarządu.

2. Do zastępowania Związku w sprawach sądowych i pozasądowych koniecznem jest udział jednego członka Zarządu.

3. W razie wystąpienia lub śmierci jednego z członków Zarządu prowadzą pozostali członkowie Zarządu nadal sprawy Związku aż do najbliższego zebrania członków, które zwołane być musi w przeciągu czterech tygodni, celem przeprowadzenia wyboru brakującego członka Zarządu.

§ 3.

Wybór Zarządu.

1. Zarząd wybierają członkowie Związku zwyczajną większością głosów na przeciąg dwóch lat, i to w pierwszych dziesięciu dniach roku. Przy równej ilości głosów rozstrzyga przy wyborze pierwszego przewodniczącego los, dla innych zaś członków Zarządu głos pierwszego przewodniczącego.

§ 4.

Członkowie Związku.

Członkiem Związku może być każda nieskazitelna osoba fizyczna lub firma handlowa, która w Gdyni prowadzi samodzielnie interes spedycyjny lub składowy lub zajmuje w takiej firmie kierownicze stanowisko.

§ 5.

Przyjmowanie członków.

1. Zgłoszenia na członków powinny być kierowane do Zarządu.

2. O przyjęciu członka rozstrzyga zwyczajną większością głosów najbliższe zebranie członków. Przy równej ilości głosów rozstrzyga głos przewodniczącego.

3. Każdy członek winien opłacać miesięcznie składki w wysokości 150.— zł oraz wpisowe które ustalone będzie każdorazowo przez zebranie członków Związku.

§ 6.

Obowiązki i prawa członków.

1. Członkowie Związku winni stosować się do wszystkich postanowień statutu i zaprotokółowanych uchwał.

2. Wszelkiego rodzaju wykroczenia przeciw tym postanowieniom winien jest zgłosić pisemnie, podając bliższe szczegóły stanu faktycznego na ręce przewodniczącego, ten członek, który pierwszy o wykroczeniach tych się dowie, a jeśli zażalenie dotyczy samego przewodniczącego, zgłoszenie wnieść należy do jednego z członków Zarządu. Tenże winien w przeciągu 8 dni zawiadomić obwinionego członka o wniesionej skardze i zażądać od niego pisemnego oświadczenia w 8-mio dniowym terminie. Jeśli to nie nastąpi, uważa się stan faktyczny za udowodniony.

3. Do badania oświadczenia uprawniony jest Zarząd jako stała komisja kontrolująca i badanie to przeprowadza przez jednego ze swych członków przez wgląd do ksiąg handlowych i dokumentów obwinionego członka.

4. Zarząd osądza przekroczenia w pełnym składzie członków.

5. Zarząd doręcza natychmiast wyrok obwinionemu i ten staje się prawomocnym o ile skazany nie wniesie w przeciągu 8-miu dni sprzeciwu do Zarządu.

6. O ile wniesiony zostanie sprzeciw w przepisanym terminie, w takim razie zapada ostateczne rozstrzygnięcie większością głosów na zebraniu członków, zwołanem umyślnie w tym celu przez Zarząd w przeciągu 14 dni. Obwiniony niema prawa głosowania. Równą ilość głosów uważa się za wyrok uwalniający.

7. Droga prawna dla tego rodzaju sporów jest wykluczona, jednakże Zarząd władny jest, w razie niezapłacenia nałożonych kar, wystąpić przeciwko zasądzonemu członkowi na drogę sądową.

8. W razie konkurencji z firmą spedycyjną, nie należącą do Związku jest każdy członek uprawniony obniżyć ceny podane przez firmę konkurencyjną, musi jednak natychmiast, najdalej do 8 dni, zawiadomić o tem przewodniczącego lub jego zastępcę, podając oferowane ceny.

§ 7.

Wystąpienie członków.

Wystąpienie członka może mieć miejsce dwa razy do roku, za wypowiedzeniem, a mianowicie: na 1-go lipca i 1-go stycznia z trzymiesięcznem wypowiedzeniem i musi być zgłoszone Zarządowi listem poleconym trzy miesiące przedtem.

§ 8.

Wykluczenie członków.

Członkowie mogą być wykluczeni ze Związku uchwałą powziętą zwyczajną większością głosów na nadzwyczajnem posiedzeniu, jeżeli nie wypełniają swoich zobowiązań wobec Zarządu, albo ustawicznem działaniem swojem szkodzą Związkowi, jeśli popadną w konkurs lub też z powodu niehonorowego postępowania zostaną ukarani.

§ 9.

Zebranie członków.

1. Co kwartał odbywa się zebranie członków, zwołane pisemnie przez Zarząd, które, o ile statut inaczej nie postanawia, jest prawomocne bez względu na ilość zebranych.

2. Przy równej ilości głosów rozstrzyga przewodniczący.

3. Każdy członek ma jeden głos, który musi oddać albo osobiście, albo przez swego uprawnionego zastępcę albo też przez pisemnie upoważnionego pełnomocnika.

§ 10.

Nadzwyczajne zebranie członków.

1. Zarząd może zwołać nadzwyczajne zebranie według własnego uznania a jest do tego zobowiązany, jeżeli conajmniej ⅓ członków pisemnie zażąda zwołanie nadzwyczajnego zebrania, podając bliższe powody.

2. Do prawomocności uchwał zapadłych na nadzwyczajnem zebraniu członków koniecznem jest, aby każdy z członków otrzymał conajmniej na tydzień przed zebraniem pisemne zaproszenie z podaniem porządku dziennego.

3. Zaproszenie uważa się za doręczone, jeśli nadane zostało na poczcie.

4. Głosowanie nad uchwałami odbywa się w myśl §§ 3, 5, 7, 10 i 14 niniejszego statutu.

§ 11.

Ostatnie roczne zebranie członków.

Zebranie członków odbywające się w grudniu każdego roku wybiera dwóch członków których obowiązkiem jest zbadanie administra-

cji i kasowości i złożenie z powyższych czynności sprawozdania na następnem zebraniu członków. Zebranie to rozstrzyga czy Zarządowi należy udzielić absulutorjum.

§ 12.

Uprawomocnienie uchwał.

Uchwały zebrania uprawomocnia przewodniczący zebrania przez położenie podpisu co nie wyklucza że wszyscy członkowie mogą być wezwani do podpisania protokółu zebrania.

§ 13.

Zmiany statutu.

1. Zmiana statutu Związku może nastąpić tylko większością ⅔ oddanych głosów, jeżeli równocześnie conajmniej połowa członków jest na zebraniu obecna wzgl. zastąpiona i o ile posiedzenie odbędzie się w myśl postanowień § 2., ustęp 2 i 3 statutu.

2. Jeżeli na tem posiedzeniu połowa członków nie była obecna wzgl. zastąpiona, w takim razie rozstrzyga następne zebranie zwyczajne, zwyczajną większością głosów bez względu na ilość obecnych.

§ 14.

Majątek Związku.

1. Wszystkie pisma odnoszące się do Związku otrzymuje Zarząd i stanowią one wraz z innemi przedmiotami nabytemi ze środków Związku, własność Związku.

2. Każdy członek zrzeka się wyraźnie na wypadek wygaśnięcia jego członkostwa w Związku wszelkich pretensyj do gotówki, inwentarza i majątku Związku.

§ 15.

Rozwiązanie Związku.

Rozwiązanie Związku następuje tylko na podstawie zapadłej większości głosów, przy obecności ¾ członków zebrania, które zostało zwołane w myśl postanowień § 2 ustęp 2 i 3 statutu.

§ 16.

W wypadku rozwiązania Związku rozstrzyga ostatnie zebranie członków zwyczajną większością oddanych głosów o zużytkowaniu majątku Związku.

Związek został założony 13. IX. 1928 r. — Rejestracja sądowa nastąpiła 9. I. 1931 r.

Zarząd Związku stanowią pp.:

Prezes Zarządu: Wicekonsul Lucjan Byczkowski, dyrektor Warszawskiego Towarzystwa Transportowego z o. o. w Gdyni.

Członkowie Zarządu: Franciszek Marszał, kierownik firmy C. Hartwig S. A., Oddział w Gdyni:

Witold Mosiewicz, dyrektor firmy „Atlantic" Tow. Transportowe z o. p. w Gdyni:

Czesław Raczewski, wicedyrektor firmy „Polskarob — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe“ S. A. w Gdyni;

Wincenty Zalewski, dyrektor firmy „Boismine“ T. z o. o. w Gdyni.

Kierownictwo: Jerzy Michalewski, syndyk.

§ 4. Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych.

Gdynia powstała jako eksportowy port węglowy i do dnia dzisiejszego ciągle jeszcze eksport węgla jest główną podstawą jej egzystencji. Statystyka za rok 1931 wykazuje, że w ogólnym tonażu 5.300.114 ton, obróconym przez port w Gdyni, zajmuje węgiel 4.373.093 ton czyli 82,5%.

Z punktu widzenia inwestycyj portowych i portowo-kolejowych należy stwierdzić, że transport ogromnej ilości węgla absorbuje przeważną część urządzeń kolejowych i przeładunkowych w porcie.

Przeładunek węgla w naszym porcie dokonują jedynie koncerny węglowe górnośląskie, węgiel zaś dąbrowiecki (z wyjątkiem węgla Tow. „Grodziec“) nie przechodzi przez nasz port i eksport jego jest skoncentrowany w Gdańsku. Gdynia natomiast stanowi główne oparcie eksportu morskiego najpoważniejszych koncernów węgla górnośląskiego, które mają w Gdyni swoje własne, wielomiljonowe inwestycje.

Koncerny węglowe dokonywują w Gdyni przeładunku swego węgla przeważnie (z wyjątkiem „Fulmen'u“) w własnym zakresie, na własnych, od władz portowych na dłuższe terminy wydzierżawionych nabrzeżach i własnemi urządzeniami mechanicznemi.

Na czele firm przeładujących węgiel w Gdyni stoi firma „Polskarob — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe“ S. A., przedstawicielstwo największego koncernu węglowego górnośląskiego „Robur“ oraz Twa Kopalń „Grodziec“. Firma ta ma organizację eksportową najbardziej wykończoną, gdyż poza obszernym aparatem eksportu węgla (ekspedycja węgla), posiada własną flotę statków morskich o łącznym tonażu ca. 15.000 ton i własny wydział maklerki okrętowej.

Drugi według wielkości koncern górnośląski „Progress“ jest dopiero w stadjum organizacji: przeładunku jego węgla dokonuje za pomocą jego inwestycyj firma ekspedycyjna „Atlantic“.*)

*) Od 16 stycznia 1932 r. uskutecznia „Progress“ przeładunek swojego węgla we własnym zarządzie.

Trzecia firma, „Skarbopol", również nie uruchomiła jeszcze swego własnego aparatu ekspedycyjnego. Przeładunku jej węgla dokonuje firma „Boismine" urządzeniami „Skarbopolu" lub dźwigami rządowemi.

Koncern Gieschego rozpoczął w dniu 1 grudnia 1931 r. eksport swego węgla własnemi inwestycjami i we własnym zarządzie.

Firma ekspedycyjna „Elibor" zaś zajmuje się przeładunkiem węgla koncernu „Fulmen" na własnych urządzeniach.

W świetle powyższego można określić charakter firm, reprezentujących koncerny węglowe jako podwójny. Są one nietylko spedytorami, lecz reprezentują równocześnie dość różnorodne interesy koncernów węglowych. Z tego powodu i ze względu na nieco odmienne warunki spedycji towarów masowych zorganizowały się one jako odrębna grupa interesantów portowych w Związku Przedstawicieli Koncernów Węglowych, zaś w zakresie zagadnień ogólnoekspedytorskich reprezentuje ich interesy Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych, w skład którego wchodzą wszystkie firmy dokonujące przeładunku węgla we własnym zakresie.

Zadania Związku Przedstawicieli Koncernów Węglowych określa następujący statut:

S T A T U T
ZWIĄZKU PRZEDSTAWICIELI KONCERNÓW WĘGLOWYCH w GDYNI.

(Stowarzyszenie wpisane).

I. Nazwa, charakter prawny, cel, siedziba.

§ 1.

Stowarzyszenie zapisane pod nazwą „Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni" z siedzibą w Gdyni i w dalszem krótko Związkiem mianowane, ma na celu i za zadanie prowadzenie wspólnych interesów zawodowych Związku, przedstawicielstwo tychże na zewnątrz i obronę interesów poszczególnych członków Związku.

II. Członkowie.

§ 2.

Członkiem Związku może być każda firma, która zapisana jest do rejestru handlowego Sądu powiatowego w Gdyni i wykaże się odpowiedniem poświadczeniem koncernu węglowego, że posiada przedstawicielstwo tegoż koncernu.

Każdy koncern może być reprezentowany w Związku tylko przez jednego przedstawiciela. W Związku mogą być reprezentowane tylko te koncerny, które uskuteczniają regularny przeładunek węgla w Gdyni.

§ 3.

Podania o przyjęcie na członka należy kierować do Zarządu Związku, który przedkłada je Walnemu Zgromadzeniu.

Uchwały Walnego Zgromadzenia w sprawie przyjęcia nowego członka jakoteż wykluczenia członka winny zapadać większością $^3/_5$ głosów.

Głosowanie jest tajne.

§ 4.

Członkostwo kończy się z chwilą wykreślenia firmy z rejestru handlowego z chwilą wystąpienia ze Związku względnie z chwilą wykluczenia.

Członkowie mogą wystąpić ze Związku z końcem każdego roku kalendarzowego i to za uprzedniem 3-miesięcznem wypowiedzeniem. W razie wystąpienia ze Związku zobowiązany jest członek występujący zapłacić składkę, przypadającą do końca roku kalendarzowego.

Przy wystąpieniu lub wykluczeniu ze Związku traci członek wszelkie prawa do majątku Związku.

III. Fundusze.

§ 6.

Na fundusz Związku składają się składki członkowskie. Wysokość składek członkowskich ustala Walne Zgromadzenie, które określa także terminy i wysokość ściąganych składek.

IV. Władze Związku.

§ 7.

Władzami Związku są:
Walne Zgromadzenie członków
Zarząd i
Komisja Rewizyjna.

I. Walne Zgromadzenie:

§ 8.

Walne Zgromadzenie stanowią delegowani członkowie. Każdy członek Związku może delegować jednego, dwóch lub trzech delegatów, którzy jednak posiadają tylko wspólnie jeden głos.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie odbywać się będzie co roku w pierwszych 3 miesiącach każdego roku kalendarzowego.

Na tem zwyczajnem Walnem Zgromadzeniu Zarząd Związku i Komisja Rewizyjna winny złożyć sprawozdanie za rok ubiegły.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie udziela absolutorjum Zarządowi i wybiera nowy Zarząd i nową Komisję Rewizyjną.

§ 9.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie musi być zwołane na żądanie Zarządu lub na żądanie przynajmniej trzech członków Związku.

§ 10.

Do ważności Walnego Zgromadzenia potrzebna jest obecność przynajmniej $^3/_5$ członków.

Gdyby żądane quorum nie było reprezentowane, następne Walne Zgromadzenie odbędzie się w późniejszym terminie, nie wcześniej, niż po 10 dniach z tym samym porządkiem obrad. Uchwały tego Zgromadzenia będą prawomocne bez względu na ilość członków.

Uchwały Walnego Zgromadzenia zapadają zwykłą większością głosów z wyjątkiem wypadków wykluczenia członków, zmian statutu i likwidacji Związku, w których to wypadkach potrzebna jest większość $^3/_5$ głosów.

§ 11.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie zwołuje Zarząd pisemnie z podaniem przedmiotu obrad na 7 dni przed terminem Walnego Zgromadzenia.

Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie może być zwołane w razie konieczności na podstawie pisemnego lub telefonicznego zawiadomienia członków 3 dni przed terminem nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia.

II. Zarząd.

§ 12.

Prowadzenie spraw Związku poleca się Zarządowi Związku, który składa się z trzech osób, wybieranych przez Walne Zgromadzenie na przeciąg roku obrachunkowego zwykłą większością głosów.

Z pośród członków Zarządu wybiera Walne Zgromadzenie prezesa, zastępcę tegoż, który jest jednocześnie sekretarzem i skarbnika.

§ 13.

Prezes wraz z jednym z członków stanowią Zarząd w zrozumieniu § 26 kodeksu cywilnego i zastępują Związek na zewnątrz przed sądem i poza sądem.

Walne Zgromadzenie wybiera pozatem trzech kandydatów na członków Zarządu.

W razie nieobecności jednego z członków wstępuje w jego miejsce kandydat.

III. Komisja Rewizyjna.

§ 14.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie wybiera ze swego grona dwóch członków Komisji Rewizyjnej na przeciąg roku obrachunkowego.

Związek został założony w dniu 23. X. 1930 r. — Wpis do rejestru sądowego nastąpił dnia 26. IX. 1931 r.

Członkami Związku są:

1. „Elibor" S. A. Przemysłowo-Handlowa w Gdyni, reprezentujący koncern węglowy „Fulmen" w Katowicach.
2. „Giesche" S. A. Oddział w Gdyni, reprezentujący koncern węglowy Giesche S. A. w Katowicach.
3. „Polskarob — Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe" S. A. w Gdyni, reprezentujące koncern węglowy „Robur" w Katowicach.
4. „Progress", T. z o. o., Oddział w Gdyni, reprezentujący koncern węglowy „Progress" T. z o. o. w Katowicach.
5. „Skarbopol" T. z o. o. w Gdyni, reprezentujący koncern węglowy „Skarboferm" w Król. Hucie.

Zarząd Związku stanowią pp:

Prezes Zarządu: Inż. Mirosław Laurecki, dyrektor firmy „Skarbopol" w Gdyni.

Wiceprezes Zarządu: Inż. Napoleon Korzón, dyrektor firmy „Polskarob — Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe" S. A. w Gdyni.

Członek Zarządu: Inż. Tomasz Perutz, prokurent koncernu „Progress" w Katowicach.

§ 5. Związek Przemysłowców Portowych.

O charakterze przemysłu portowego nie decyduje fakt przypadkowego terytorjalnego związania z portem, lecz okoliczność, że przemysł ten jest funkcjonalnie związany z portem i obrotem morskim, że istnienie jego opiera się na bezpośredniej łączności z drogą morską, jednem słowem, że kalkulacja opiera się właśnie na fakcie, że warsztat wytwórczy znajduje się w porcie.

Na takich założeniach oparte, powstały z inicjatywy prywatnej przy poparciu czynników rządowych następujące przedsiębiorstwa przemysłu portowego ściśle związanego z naszym portem i opierającego swój rozwój o bezpośredni kontakt z morzem:

1. „Łuszczarnia Ryżu" Tow. Kom. w Gdyni, do której składów zwożą statki transatlantyckie bezpośrednio z Indji całookrętowe ładunki ryżu surowego, który w przerobionym stanie idzie na spożycie krajowe, a w części jest reeksportowany.

2. Gdyńska Olejarnia S. A. w Gdyni,*) przerabiająca na tej samej zasadzie importowane surowce olejów jadalnych i eksportująca uboczny produkt swej fabrykacji, makuchy.

3. Trzecią placówką, aczkolwiek nie stanowiącą przemysłu portowego, jednak spełniającą analogiczne do niego zadanie, jest Chłodnia Portowa, która umożliwia częściowe uniezależnienie się naszego eksportu produktów hodowlanych od pośrednictwa obcego, stwarzając możność długoterminowego składowania produktów w Gdyni na warunkach umożliwiających konkurowanie na rynku międzynarodowym.

Te trzy przedsiębiorstwa złączone identycznemi interesami zjednoczyły się w Związek Przemysłowców Portowych. Związek będący w stadjum organizacji nie jest jeszcze zarejestrowany sądownie.

4. Najmłodszem przedsiębiorstwem przemysłu portowego w Gdyni jest firma Józef Fetter S. A., zajmująca się uszlachetnianiem importowanych owoców suszonych, która w r. 1932 przystąpiła do Związku.

Prezesem Zarządu Związku jest p. Roman Hordyński, dyrektor „Łuszczarni Ryżu", Sp. Kom. w Gdyni.

---

*) Nowa nazwa brzmi: Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union" S. A. Gdynia.

CZĘŚĆ DRUGA

Gdynia w roku 1931

B. Statki w stałej regularnej linii żeglugi [illegible]

a) Linja Bałtycka (Gdynia—Gdańsk—Ryga—Gdynia—Tallinn—Helsinki).

Nazwa statku	Nr rejestr. sygn. szyfrowy rodzaj	Rodzaj statku materjał przeznaczenie	Nośność T D W pojemność B R T pojemność N R T	Stocznia rok budowy	Maszyny siła J P N
„Toruń"	41 P D H R	Parow. i drob. Stal Tow.	1020 760 348	N. Scheepsw. Millingen Holandja 1926	1 maszyn. 680
„Cieszyn"	64 P H H Z	Parow. i drob. Stal Tow.	1,350 815 499	N. V. Werft Zeeland Holandja 1923	1 maszyn. 800

b) Linja Rotterdamska (Gdynia—Gdańsk—Rotterdam—Antwerpja).

Nazwa statku	Nr rejestr. sygn. szyfrowy rodzaj	Rodzaj statku materjał przeznaczenie	Nośność T D W pojemność B R T pojemność N R T	Stocznia rok budowy	Maszyny siła J P N
„Maria"	73 P B J A	Parow. drob. [illegible]	1,020 [illegible] [illegible]	Nakskov Danja 1931	[illegible]
„[illegible]"	75 P B I H	Parow. drob. Stal Tow.	1,000 [illegible] [illegible]	Nakskov Danja [illegible]	[illegible]

Rozdział IV.

Stan i warunki pracy polskiej floty handlowej.

Stan polskiej floty handlowej w roku 1931 przedstawia następująco:*)

§ 1. Przedsiębiorstwo Państwowe „Żegluga Polska" w Gdyni.

Nazwa statku	Nr. rejestr. sygn. zawezw. sygn. radjowy	Rodzaj statku materjał przeznaczenie	**) Nośność TDW pojemn. BRT pojemn. NRT	Stocznia rok budowy	Maszyny siła JHP
„Katowice"	34 P B H W S P A C	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	2.850 1.995 1.107	Chantiers Navals Caen 1925	1 trójpr. 1.200
„Poznań"	31 P B H S S P A B	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	2.850 2.017 1.121	Chantiers Navals Caen 1926	1 trójpr. 1.200
„Kraków"	32 P B H U S P A E	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	2.850 2.013 1.121	Chantiers Navals Caen 1926	1 trójpr. 1.200
„Toruń"	38 P B H X S P A A	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	2.850 2.018 1.122	Chantiers Navals Caen 1925	1 trójpr. —
„Wilno"	33 P B H T S P A D	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	2.850 2.018 1.121	Chantiers Navals Caen 1926	1 trójpr. 1.200
„Warta"	66 P B A W S P A H	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	4.200 2.572 1.689	Eng. Works Ecorse Detroit St. Zj. Am. 1916	1 trójpr. 1.448
„Niemen"	65 P B L M S P A I	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	5.146 3.107 1.844	Craig and Taylor Stockton, Anglja 1928	1 trójpr. 1.600
„Wisła"	56 P B L W S P A J	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	5.146 3.108 1.841	Craig and Taylor Sunderland, Anglja 1928	1 trójpr. 1.666

*) Oprócz powyższych posiada P. P. „Żegluga Polska", jeszcze statki spacerowe przybrzeżne „Gdańsk", „Wanda", „Jadwiga" i „Hanka" oraz statek wycieczkowy „Gdynia".
**) T. D. W. = Dead Weight Tons — B. R. T. = Brutto Register Tons — N. R. T. = Netto Register Tons.

*) Statków pomocniczych jak holowniki itp. statki zatrudnione porcie nie podajemy w zestawieniu.

B. Statki w służbie regularnej (na linjach regularnych).

a) Linja Bałtycka. (Gdynia—Gdańsk—Ryga; Gdynia—Tallinn—Helsinki).

Nazwa statku	Nr. rejestr. sygn. zawezw. sygn. radjowy	Rodzaj statku materjał przeznaczenie	Nośność T D W pojemność B R T pojemność N R T	Stocznia rok budowy	Maszyny siła J P H
„Tczew"	41 P B H R —	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	1.020 760 344	H. Bodewes Milingen, Holandja 1924	1 trójpr. 600
„Chorzów"	64 P B H Z —	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	1.350 845 489	N. V. Werft Zeeland, Holandja 1921	1 trójpr. 500

b) Linja Rotterdamska (Gdynia—Gdańsk—Rotterdam—Antwerpja).

Nazwa statku	Nr. rejestr. sygn. zawezw. sygn. radjowy	Rodzaj statku materjał przeznaczenie	Nośność T D W pojemność B R T pojemność N R T	Stocznia rok budowy	Maszyny siła J P H
„Śląsk"	75 P B J A —	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	1.600 1.402 758	Stocznia Nakskow, Danja 1931	2 Lentz'a dwupr. 1.200
„Cieszyn"	76 P B J H —	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	1.600 1.402 758	Stocznia Nakskow, Danja 1931	2 Lentz'a dwupr. 1.200

razem: 34.312 T D W
23.262 B R T
13.327 N R T

§ 2. „Polskarob", Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe, S. A. w Gdyni.

Statki w służbie nieregularnej.

Nazwa statku	Nr. rejestr. sygn. zawezw. sygn. radjowy	Rodzaj statku materjał przeznaczenie	Nośność T D W pojemn. B R T pojemn. N R T	Stocznia rok budowy	Maszyny siła J H P
„Robur III"	48 P B H A S P B A	Parow. 1 śrub. Stal Tow.	2.850 1.894 1.138	R. Thompson and Son, Sunderland 1923	1 trójpr. 1.060
„Robur IV"	60 P B M F S P R B	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	3.000 1.971 1.067	Lindholmen Göteborg 1930	1 Lentz'a 1.000
„Robur V"	62 P B N G S P B C	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	3.000 1.975 1.072	Lindholmen Göteborg 1930	1 Lentz'a 1.000
„Robur VI"	55 P B M H S P B D	Parow. 1 śrub. Stal. Tow.	3.200 2.088 1.252	Jonker and Stans Amacht, Holandja 1922	1 trójpr. 1.250
		razem:	12.050 T DW 7.928 B R T 4.529 N R T		

§ 6. Stan polskiej floty handlowej w poszczególnych latach.

Tonaż wszystkich polskich towarzystw żeglugi morskiej przedstawia się więc następująco:

77 457 T. D. W.
65 803 B. R. T.
38 617 N. R. T.

zestawienie to obejmuje tylko statki stojące ściśle w służbie handlowej t. zn. przewożące towary i pasażerów w rejsach między portami handlowemi.

W zestawieniu tem nie uwzględniliśmy statków pomocniczych w porcie jak holowniki i t. p. oraz statki wycieczkowo-spacerowe, uprawiające żeglugę przybrzeżną, przeważnie sezonową, które posiada P. P. „Żegluga Polska".

Zestawienie powyższe należy też uzupełnić jeszcze statkiem szkolnym marynarki handlowej „Dar Pomorza" o pojemności 1561 B. R. T., oraz rejestrowanym w Gdańsku płynącym pod flagą polską „Ville de Toulon" o 682 B. R. T. pojemności.

W ten sposób wzrasta tonaż zatrudniony w polskiej żegludze handlowej o około 2000 B. R. T.

Cyfry rozwoju z roku na rok przedstawiają się następująco:*)

Rok	Razem: Ilość	Razem: Tonaż w B. R. T.	Parowce Ilość	Parowce Tonaż w B. R. T.	Motorowce Ilość	Motorowce Tonaż w B. R. T.
1. 1. 1927	6	11242	—	—	—	—
1. 1. 1928	10	14722	—	—	—	—
1. 1. 1929	18	23364	—	—	—	—
1. 1. 1930	25	41334	23	38480	2	2854
1. 1. 1931	31	65050	30	63489	1	1561
1. 1. 1932	33	67834	32	66273	1	1561
W tem statki o pojemności B. R. T.						
od 101— 500	5	1365	5	1365	—	—
„ 501—1000	6	4132	6	4132	—	—
„ 1001—2000	7	12228	6	10667	1	1561
„ 2001—3000	9	19966	9	19966	—	—
„ 3001—5000	3	9736	3	9736	—	—
„ 5001—8000	3	20367	3	20367	—	—
ponad 8000	—	—	—	—	—	—

Jeżeli porównać obecny tonaż polskiej floty handlowej z tonażem ogólno-światowym, to wypada nikły odsetek tonażu światowego na tonaż polski, gdyż zaledwie 0,097% wobec np. 6,1% tonażu niemieckiego, 5,1% francuskiego,**) 29% brytyjskiego, 15% amerykańskiego, 6% norweskiego.

*) Dane Gł. Urzędu Stat.
**) patrz § 8.

§ 7. Obroty polskiej floty handlowej.

Polska flota handlowa przewiozła w poszczególnych latach następujące ilości towarów:*)

Rok:	1927	1928	1929	1930	1931
Wywóz:	221.189	367.940	422.572	636.752	886.388 t
Przywóz:	42.374	132.745	195.170	158.229	135.074 t
portami zagr.:	51.585	25.955	42.652	89.099	72.330 t
Razem:	315.148	526.640	660.394	884.080	1.093.792 t

Powyższe cyfry pozwalają na ustalenie udziału polskiej floty handlowej w obrocie polskich portów Gdyni i Gdańska.**)

Udział ten przedstawia się następująco:

Rok:	1927	1928	1929	1930	1931
Wywóz:	3,0%	4,3%	4,6%	6,2%	7,9%
Przywóz:	2,8%	6,5%	9,2%	9,9%	10,3%
w ogóln. obrocie:	2,9%	4,7%	5,4%	6,7%	7,5%

Należy zaznaczyć, że w r. 1931 procentowy udział polskiej floty handlowej jest większy w obrotach Gdyni niż w obrotach Gdańska, bowiem w Gdyni wyraża się cyfrą 694.501 ton i stanowi 13% ogólnego obrotu, podczas gdy w Gdańsku udział ten w wysokości 326.961 ton stanowi zaledwie 3,6% ogólnego obrotu w roku 1931.

Z cyfr tych wynika, że Gdańsk, mimo, że obrót jego w roku 1931 przewyższał o 57% obrót portu gdyńskiego (Gdynia 5.300.114 ton, Gdańsk 8.330.504 ton) zatrudnia jednak w mniejszym znacznie stopniu polską flotę handlową.

Cyfry powyższe wskazują dobitnie, jakie są zadania polskiej żeglugi wobec portów polskich w zakresie opanowania polskiego obrotu morskiego i jakie portów polskich wobec polskiej żeglugi w zakresie zatrudniania tonażu polskiego.

*) W czasie druku rocznika nastąpiły drobne zmiany w obliczeniach cyfr obrotowych P. P. Żegluga Polska, które jednak w niczem nie zmieniają powyżej zobrazowanego stanu rzeczy.

**) Obroty portu gdańskiego są następujące:

Rok	Przywóz	Wywóz	Razem
1925	690 778	2 031 969	2 722 747
1926	640 696	5 659 605	6 300 301
1927	1 517 194	6 380 420	7 897 614
1928	1 832 409	6 783 273	8 615 682
1929	1 792 951	6 766 700	8 559 651
1930	1 090 631	7 122 462	8 213 093
1931	754 299	7 576 204	8 330 504

O ile chodzi o obroty poszczególnych towarzystw okrętowych, to przedstawiają się one następująco:

a) **Statki Przedsiębiorstwa Państwowego „Żegluga Polska" przewiozły następujące ilości towarów:**

Statki żeglugi nieregularnej.

Rok:	1927	1928	1929	1930	1931
W wywozie	211.653	275.075	287.314	320.267	389.330 t
W przywozie:	40.409	130.239	181.525	132.160	110.716 t
W przewozie między portami zagr.:	51.585	25.955	25.463	83.380	63.561 t
Razem:	303.647	431.269	494.302	535.807	563.607 t

Do artykułów wywozowych należały w głównej mierze węgiel, pozatem drzewo, cukier, koks i t. p.

Do artykułów przywozowych należały tomasówka, złom, ruda, fosforyty i t. p. — Przewożono między portami zagranicznemi artykuły takie jak fosforyty, węgiel koks i ruda.

Linja Bałtycka.

Rok:	Wywóz	Przywóz	Tranzyt przez Gdynię	Razem
1930	18.143 ton	3.965 ton	—	22.108 ton
1931	12.964 ton	8.138 ton	3.249 ton	24.351 ton

Linja Rotterdamska rozpoczęła dopiero swoją działalność w grudniu 1931 r., wobec czego jej obroty przypadają na rok 1932.

Mamy więc do zanotowania w roku 1931 początki tranzytu przez Gdynię, który podjęła polska linja regularna. Tranzyt ten idzie z Finlandji na Bliski Wschód. Towary są składane w magazynach tranzytowych w Gdyni i przeładowywane na statki linji zagranicznych, zawijających do Gdyni.

Statki P. P. Żegluga Polska odbyły w 1931 r. 213 574 mil ang. w 225 podróżach.

b) **Statki linji „Polskarob — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe", S. A. w Gdyni.**

Rok:	Ilość podróży	Mil podróży	Przewieziono ton
1927	5	3375	11.301
1928	51	41510	95.571
1929	57	39671	118.946
1930	87	80156	251.456
1931	140	118773	402.107
Razem:	340	283485 mil	879.381 ton

Wywieziono węgla kamiennego przez poszczególne porty:

Rok	Gdynia	Gdańsk	pomiędzy obcemi portami
1927	5807	5729	—
1928	46155,5	46710	—
1929	92667,5	63956,5	17189,5
1930	229438	10279	5719
1931	384199	12588	5520,5
Razem:	758267,0	87499,5	28429,0 ton

W poszczególnych latach przewoziły statki linji:

	1927	1928	1929	1930	1931	Razem
Do Szwecji	9536	71540	70076	81204	202064,5	434420,5
Do Norwegji	—	—	13798	125553	61786,5	201137,5
Do Niemiec	—	—	5162,5	29530,5	—	34693
Do Belgji	—	20108	14455	—	—	34563
Do Holandji	—	—	—	8079,5	47515	55594,5
Do Francji	—	3117,5	2710,5	—	—	5828
Do Łotwy	—	—	—	5517,5	—	5517,5
Do Danji	„	—	5099	—	10066,5	15165,5
Do Anglji	—		6000	„	„	6000
	9536,0	94765,5	116849,0	251456,5	422107,5	872914,5

c) Statki „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego“, S. A. w Gdyni.

Statkami tej linji kursującej regularnie między polskiemi portami Gdańskiem i Gdynią, a angielskiemi Londynem i Hullem, przewiozły następujące ilości towarów i pasażerów:

Ruch towarowy.

Wywieziono do Anglji:

Rok:	1929	1930	1931
Do Londynu:	20660 ton	26327 ton	56960 ton
Do Hull:	15535 ton	25949 ton	49845 ton
Razem:	36195 ton	52276 ton	106805 ton

Przywieziono z Anglji:

Rok:	1929	1930	1931
Z Londynu:	2153 ton	3861 ton	5497 ton
Z Hull:	8796 ton	8900 ton	7552 ton
Razem:	10949 ton	12761 ton	13049 ton

Niżej podajemy specyfikację wywiezionych do Anglji towarów:

Rok:	1929	1930	1931
Bekony	13.486 ton	23.930 ton	43.292 ton
Masło	3.432 „	2.468 „	922 „
Jaja	2.292 „	2.353 „	3.510 „
Dykta	2.686 „	712 „	768 „
Parafina	1130 „	2.992 „	2.319 „
Drzewo	3.206 „	8.693 „	13.153 „
Manufaktura	—	—	1.752 „
Cynk	—	—	2.594 „
Ryż (mąka ryżowa)	813 „	1.616 „	3.107 „
Cukier	652 „	1.163 „	396 „
Ziemniaki (mąka kart.)	—	273 „	2.009 „
Celuloza	181 „	1.008 „	898 „
Mąka	301 „	1.477 „	2.930 „
Zboże	1.620 „	—	—
Inne	6.198 „	3.837 „	5.055 „
Razem:	36.197 ton	50.346 ton	86.703 ton

Przewóz pasażerów kształtował się w poszczególnych latach następująco:

	PASAŻEROWIE				EMIGRANCI		
Rok	Do Londynu	Do Hull	Z Londynu	Z Hull	Przez Londyn	Przez Hull	Razem
1929	165	63	1463	237	7829	2943	12.702
1930	255	90	1251	273	7297	3047	12.213
1931	111	53	599	632	448	261	2.104

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego odbyły w 1931 r. 116630 mil ang. w 77 podróżach.

d) Statki „Polskiego Transatlantyckiego Tow. Okrętowego" S. A. w Gdyni

	1930		1931	
	do Am.	z Am.	do Am.	z Am.
Przewieziono ładunku	2059 t	4237 t	804 t	3171 t
„ poczty (worków)	7404 w.	16841 w.	7394 w.	15327 w.
„ pasażerów	6865	3918	2707	3341

świadczenia przedsiębiorstw żeglugowych polskich pozostały natomiast prawie bez zmian.

Już rok 1930 określano słusznie jako rok katastrofalnego obniżenia stawek przewozów morskich. Zdawało się, że osiągnięto kulminacyjny punkt depresji, tymczasem, jak już wyżej zaznaczyliśmy, przyszedł dalszy znaczny spadek.

Zainteresowane sfery fachowe nie oczekują też poprawy w roku przyszłym, raczej przepowiadają dalsze pogorszenie się sytuacji. Dla charakterystyki obecnej sytuacji może służyć cyfra żeglugi niemieckiej: 219 statków (= 764.681 BRT.) było w dniu 1. 12. 1931 r. wyłączonych z ruchu. Stanowi to 19,2% całego niemieckiego tonażu statkowego. W samym tylko Hamburgu unieruchomiono 108 statków o ogólnym tonażu 449.511 BRT.*)

Dla oceny światowego rynku przewozów morskich oblicza Lloyd's Register swój indeks przewozowy morski. Za podstawę porównania przyjęto przeciętną stawkę przewozową z roku 1913 jako 100.

Indeks ten w latach 1922 do 1929 przedstawiał się następująco:

rok:		
1922	—	122.0
1923	—	109.7
1924	—	113.4
1925	—	102.2
1926	—	109.7
1927	—	109.6
1928	—	97.5
1929	—	106.9

*) W czasie druku niniejszego sprawozdania opublikował Lloyd's Register cyfry tonażu unieruchomionego w całym świecie w 1931 r.:

	ogólny tonaż	unieruchowiono	%
W. Brytanja	20 303 000	2 750 000	14
St. Zjednoczone	13 544 000	3 211 000	24
Niemcy	4 253 000	1 320 000	31
Norwegja	4 066 000	870 000	21
Francja	3 566 000	1 006 000	28
Holandja	3 118 000	595 000	19
Włochy	3 336 000	586 000	18
Japonja	4 276 000	332 000	8
Szwecja	1 705 000	191 000	11
Danja	1 145 000	234 000	20
Hiszpanja	1 227 000	138 000	11
Inne kraje	9 590 000	1 784 000	19

A zatem na ogólną liczbę 70 131 000 ton floty handlowej jest unieruchomionych 13 037 000 ton, czyli 19%.

Natomiast w poszczególnych miesiącach 1930 r. i 1931 r. przedstawiał się następująco:

	1930 r.	1931 r.
I.	83.50	87.86
II.	80.98	86.21
III.	77.50	84.10
IV.	83.03	83.04
V.	73.12	88.08
VI.	78.12	80.47
VII.	88.08	78.42
VIII.	88.08	79.74
IX.	86.50	78.85
X.	85.10	92.22
XI.	86.24	93·29
XII.	90.00	90.38

W tym ogólno-światowym indeksie polepszenie w dwu ostatnich miesiącach 1931 r. dotyczy wyłącznie rynku frachtowego Kanady i Stanów Zjednoczonych.

Dla nas natomiast znacznie ważniejszy i bardziej miarodajny jest indeks niemiecki, i to tak indeks ogólno-niemiecki (z wyłączeniem ruchu pozaeuropejskiego), jak i w szczególności indeks niemiecko-europejski.

	Indeks ogólno-niemiecki				Indeks europ. niem. wyjście statków			
Miesiąc:	1928	1929	1930	1931	1928	1929	1930	1931
I.	99.7	111.4	100.2	—	95.1	103.5	92.6	—
II.	99.0	112.5	97.8	88.7	97.5	106.8	89.9	82.9
III.	97.5	110.1	93.2	87.0	88.1	102.8	81.8	83.6
IV.	96.5	106.7	93.2	85.1	85.0	100.5	81.0	83.6
V.	96.4	105.8	92.4	86.8	84.1	98.7	85.1	83.2
VI.	96.6	107.3	90.5	86.3	85.5	101.3	85.8	84.4
VII.	101.2	108.1	89.9	84.5	88.6	101.2	84.2	80.0
VIII.	102.6	110.5	89.9	83.8	89.7	101.0	83.1	80.3
IX.	101.9	111.2	89.0	82.0	88.9	100.6	83.9	77.0
X.	108.1	108.7	90.3	79.4	92.0	98.6	86.1	72.4
XI.	110.0	108.0	90.0	78.4	100.0	100.0	88.0	68.0
XII.	113.0	107.0	91.0	74.1	103.0	99.0	89.0	62.0

Stan stawek przewozowych morskich na rynku węglowym charakteryzuje następujące zestawienie:

- 2 .' 0 " %0 6 $& " '/ 4%$
6 % 6 & %02$ % 6 / " 0) $)) $ / HTP
/ 9

HT

> "% & ")	"	B&	% "	D .*' 0	F 0) $))	% "
" %B	P	HK HQ?	P	TH	H I	H HI
^'/	P	HQ L Q	TH	TLH	L K	H TK
> %	P	KL KQ?	P	P	QLQ	KQ H
"% "%B	P	KI IH?	L KQ	P	Q	KL L H
> 1	P	K? HH	L I	H	L?	LH L
% "%	P	KK ?KI	K L	L	KI	KL L?
^"6"%	P	K T??	K ?H	P	H L?	LI THT
"% 6"%B	P	I H	IQ	T	H I	I
Gc %&"%B	P	H Q T	T?I	Q	H LL	HQ THQ
- + "% "	P	KH ??Q	Q TT	H	IT	L L L
^"&/ 6	dP U	KL TT	QTK	K?	TII	KT $ "
' "%B	KH	LK HL	H?	P	??	Q H
% .	K H	K? L	H KLI	T IT?	KET	LH ,"
/ &9 D	I TI	T (HL	L(LT	(L	H(TK	IIIR

H

> "% & ")	"	B&	% "	D .*' 0	F 0) $))	% .
/ %B	K?Q	Q H	KI?	P	K HLK	? KQ
^'/	TQ?	I LQT	K	K L	? K	? IL?
> %	Q	Q K I	KI?	I QI	K L	IIT
"% "%B	9 H?I	LH H?	H HHT	Q LQ	H IKK	QQ TH
> 1 9	? QI	KK ?K	IK	HQT	L?I	ULKLII
% "%	T KIH	LQ HII	HQH	P 9	H LI	Q? ?
^"6"%	KHK	IT	KL	P	KL	? QHH
"% 6"%B	H QT	H KK?	LHI	P	H K	H TLI
%&"%B	L K	TI	T	H ?	HL	I QHT
- + "% "	K K 9	K??	H LL	I	?	?T
^"&/ 6	T	Q	T ?	P	QIQ	T KL?
' "%B	H L	L HHL	H	P	?Q	TL?
% .	EK KKL	K? I	Q T	KI H	H ?Q	K?I H
/ &(D	(KK	? (QT	(L?	T(Q	K(QH	IIx9

Rok 1930

Miesiąc	Gdynia	Gdańsk	Szczecin	Hamburg	Drogą lądową	Razem
Styczeń	10 054	8 019	874	—	593	19 540
Luty	9 007	2 623	1 142	—	562	13 334
Marzec	12 622	1 645	5 090	—	512	19 869
Kwiecień	19 024	4 580	315	141	391	24 451
Maj	17 659	933	1 157	—	366	20 115
Czerwiec	18 364	1 891	17	—	281	20 553
Lipiec	20 837	2 175	780	—	325	24 117
Sierpień	26 412	3 688	1 103	—	527	31 730
Wrzesień	37 757	14 962	3 390	—	274	56 383
Październik	41 532	11 756	3 505	—	218	57 011
Listopad	24 657	3 302	7 256	—	881	36 096
Grudzień	22 982	1 524	4 564	—	861	29 931
Razem	260 907	57 098	29 193	141	5 791	353 130
Stos. %	73,88	16,17	8,27	0,04	1,64	100%

Rok 1931

Miesiąc	Gdynia	Gdańsk	Szczecin	Hamburg	Drogą lądową	Razem
Styczeń	21 757	1 741	716	—	904	25 118
Luty	18 534	745	40	—	1 195	20 514
Marzec	36 831	186	—	—	1 160	38 177
Kwiecień	25 598	68	—	—	866	26 532
Maj	25 384	1 027	—	—	1 011	27 422
Czerwiec	39 220	1 464	—	—	1 052	417 36
Lipiec	30 858	533	—	—	1 217	32 608
Sierpień	30 759	148	842	39	853	32 641
Wrzesień	35 375	125	502	—	1 366	37 368
Październik	41 888	28	308	—	171	42 395
Listopad	22 614	—	—	—	48	22 662
Grudzień	8 296	—	—	—	—	8 296
Razem	337 114	6 065	2 408	39	9 843	355 469
Stos. %	94,84	1,71	0,67	0,01	2,77	100%

Rudy żelazne, piryty, fosforyty, których przeładunek ma jeszcze ciągle charakter przypadkowy i które obecnie, podobnie zresztą jak wszystkie towary masowe (a więc i złom, tomasyna, saletra) w ogólnym przywozie przeżywają dotkliwy kryzys, stanowią mimo wszystko dla importu korzystną pozycję obrotową.

Przeładunek saletry, który w ostatnim czasie rozwijał się pomyślnie, uległ w roku 1931 obniżce, co tłómaczy się polską polityką przywozową, zmierzającą do zastąpienia produktu zagranicznego produktem krajowym.

Z dalszych pozycyj przywozowych na szczególną uwagę zasługuje ryż surowy (75 286 ton), który w zestawieniu z odnośnemi pozycjami wywozowemi (mąka ryżowa 6 487 ton i ryż wyłuszczony 21 171 ton) stanowi największy ilościowo objekt polskiego obrotu uszlachetniającego. Podobny charakter posiadają pozycje siemienia lnianego (2053 ton), orzechów ziemnych (357 ton) oraz owoców suszonych (1 864 ton).

Bardzo dodatnim objawem dla Gdyni jest import takich towarów jak bawełna, owoce świeże i towary kolonjalne. Bawełna ma bowiem skomplikowane wymogi, związane z przeładunkiem i ekspedycją, import zaś owoców południowych i towarów kolonjalnych związany jest z koniecznością utworzenia aukcji na te towary.

Poza wyżej wymienionemi artykułami mamy poważniejsze pozycje jak tytoń, śledzie i papier, których cyfry są wykładnikiem znacznych wysiłków i rokują duże możliwości rozwoju.

Wreszcie pozycja innych towarów drobnicowych, których różnorodność i waga mimo kryzysu z roku na rok wzrasta, świadczy wymownie o stopniowem przeszkształceniu się portu gdyńskiego na port ogólno-handlowy.

O wiele pomyślniej przedstawia się obraz pozycji wywozowych.

Na pierwszy plan wybija się tutaj węgiel (węgiel jako cargo*) 4 167 048 ton, węgiel jako bunker**) 206 047 ton). Ogromne cyfry eksportu węgla wskazują na szybki rozwój zdolności przeładunkowych portu gdyńskiego.

W poszczególnych latach wywieziono węgla przez Gdynię:

W roku 1926	394 144	ton
„ „ 1927	880 147	„
„ „ 1928	1 758 232	„
„ „ 1929	2 447 895	„
„ „ 1930	2 954 381	„
„ „ 1931	4 373 095	„

a więc w 1931 w porównaniu z 1930 r. eksport zwiększył się o 1.418.714 ton czyli 48%.

Wywóz węgla do poszczególnych państw kształtował się w roku 1931 następująco:

Polski eksport węgla przez Gdynię podzielony na poszczególne państwa:

KRAJ	1928		1929		1930		1931	
	ton	%	ton	%	ton	%	ton	%
Szwecja	709 931	46,62	925 579	39,82	1 268 827	45,81	1 830 842	43,94
Norwegja	235 311	14,13	351 724	15,13	498 216	17,74	648 100	15,55
Danja	257 271	15,45	499 262	21,48	445 250	15,85	478 265	11,48
Finlandja	197 814	11,87	214 303	9,22	190 053	6,77	347 900	8,35
Belgja	52 588	3,16	13 300	0,57	49 732	1,77	213 580	5,13
Francja	26 584	1,60	45 119	1,94	87 242	3,10	172 230	4,13
Łotwa	118 234	7,09	133 127	5,73	122 675	4,37	172 003	4,13
Holandja	20 396	1,22	46 106	1,98	34 285	1,22	105 488	2,53
Estonja	1 703	0,10	6 696	0,29	9 621	0,34	64 022	1,54
Italja	—	—	27 731	1,11	10 424	0,37	27 440	0,66
Brazylja	—	—	4 716	0,20	—	—	25 515	0,61
Hiszpanja	—	—	—	—	—	—	23 681	0,57
Litwa	11 936	0,72	20 187	2,87	1 579	0,06	21 368	0,51
Niemcy	21 544	1,29	19 250	0,83	58 598	2,09	21 268	0,51
Islandja	—	—	—	—	4 104	0,15	11 096	0,26
Hiszpańskie Marokko	—	—	—	—	—	—	2 150	0,05
Algier	9 350	0,56	16 697	0,72	7 452	0,27	—	—
Rosja Z. S. S. R.	2 502	0,15	—	—	—	—	—	—
Hedżas	—	—	—	—	1 500	0,05	—	—
Gdańsk	630	0,04	707	0,03	1 271	0,04	2 100	0,05
Razem bez bunkru	1 665 793	100	2 324 504	100	2 808 829	100	4 167 048	100
Bunker	92 439	—	123 391	—	145 552	—	206 047	—
Razem	1 758 232	—	2 447 895	—	2 954 381	—	4 373 095	—

Stałe zwiększanie się udziału Gdyni w wywozie węgla eksportowego wykazuje następujące zestawienie przeładunku węgla w Gdańsku i Gdyni:

Rok:	Via Gdynia: Ton:	%:	Via Gdańsk: Ton:	%:	Razem ton:
1925	41 252	6.3	607 768	93.6	649 020
1926	394 144	11.5	3 030 957	88.4	3 425 101
1927	880 147	17.8	4 052 985	82.1	4 933 132
1928	1 758 232	24.2	5 493 748	75.7	7 251 980
1929	2 447 895	31.4	5 329 420	68.5	7 777 315
1930	2 954 381	34.6	5 581 088	65.3	8 535 469
1931	4 373 095	40.8	6 325 794	59.1	10 698 889

Cyfry powyższe wykazują pozatem, że port gdyński nadal pozostaje w głównej mierze portem węglowym co uwidacznia się też z następującego zestawienia:

Rok:	cały eksport w tonach:	obrót portu w tonach eksport i import:	eksport węgla w tonach:	% w odniesieniu do eksportu	% w odniesieniu do obrotu
1929	2 492 858	2 822 302	2 447 895	96.6	85.3
1930	3 121 631	3 625 748	2 954 381	94.6	81.5
1931	4 741 565	5 320 115	4 373 095	92.2	82.5

Poważną cyfrę w wywozie posiada cukier cieszący się specjalnem poparciem polskiej polityki wywozowej (115 529 ton), sprzedaż cukru magazynowanego w Gdyni jest już notowana na giełdach międzynarodowych. Eksport cukru przez Gdynię wzrastał w ostatnich latach znacznie, i tak wynosił:

Rok:	Ton
1929	23.577
1930	89.766
1931	115.529

W r. 1931 wyeksportowano do poszczególnych państw:

do Anglji	40.065	ton
„ Holandji	37.636	„
„ Łotwy	7.347	„
„ Indji Brytyjsk.	6.400	„
„ Francji	5.665	„
„ Szwecji	5.100	„

oraz drobne ilości do innych państw.

Z pośród towarów masowych zasługują na wyróżnienie dwa przetwory polskiego przemysłu chemicznego, a mianowicie nawozy azotowe (8 908 ton) i sole potasowe (32 791 ton) które (zwłaszcza sole potasowe) mimo ciężkich warunków

konkurencyjnych z potężnym koncernem niemieckiego Kalisyndykat'u zdobywają coraz skuteczniej rynki zamorskie.

Wyłączność eksportu przez Gdynię da się zauważyć przy wywozie polskich bekonów (31 821 ton), które regularnie odchodzą co tydzień do Anglji na statkach Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego S. A. i United Baltic Corporation Ltd.

Inne towary wywozowe, na które w przeważnej części składają się przetwory i artykuły rolniczo-hodowlane, są narazie wywożone jako transporty próbne i figurują jeszcze w rubryce drobnicy.

§ 2. Kryte pomieszczenia składowe. (Hangary portowe).

Jak wiadomo, rozwój przeładunku t. zw. towarów drobnicowych czyli innemi słowy wartościowych idzie równolegle z rozbudową odpowiednich krytych pomieszczeń składowych. Rozwój tych urządzeń przedstawia się jak poniżej:

Rozwój krytych składowych pomieszczeń portowych (obliczony w metrach kwadratowych).

Nazwa	Miejsce:	1927 r.	1928 r.	1929 r.	1930 r.	1931 r.
1. Magazyn Państwowy Nr. 1.	Nabrzeże Pilotowe	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000
2. Magazyn firmy Cukroport Nr. 2	Nabrzeże Polskie		1 250	1 250	1 250	5 000
3. Magazyn firmy Cukroport Nr. 3	Nabrzeże Polskie			1 500	1 500	1 500*)
4. Magazyn prywatny firmy Józef Fetter	Nabrzeże Polskie			450	450	450
5. Magazyn państwowy Nr. 4 oddany do użytku Tow. Okrętowego American Scantic Line	Nabrzeże Polskie			3 200	3 200	3 200
6. Magazyn firmy Pantarei	Nabrzeże Polskie			5 850	5 850	5 850
7. Magazyn firmy Eksport—Import, Kasprzycki i Tworkowski	Nabrzeże Rotterdamskie			750	750	750
8. Magazyn Łuszczarni Ryżu Tow. Kom.	Nabrzeże Indyjskie			8 600	8 600	8 600
9. Magazyn firmy Cukroport Nr. 1.	Nabrzeże Polskie				7 500	7 500
10. Magazyn państwowy Nr. 2.	Nabrzeże Rotterdamskie				7 500	7 500**)
11. Magazyn państwowy Nr. 3.	Nabrzeże Polskie				6 500	6 500
12. Magazyn firmy Malczewski	Nabrzeże Rotterdamskie				580	580
13. Magazyn firmy Gdyńska Olejarnia	Nabrzeże Indyjskie				1 000	1 000
14. Magazyn państwowy Nr. 5	Nabrzeże Polskie (druga strefa)					7 500
15. Magazyn Państwowego Monopolu Tytoniowego	Nabrzeże Polskie					10 700

*) W roku 1932 została pojemność rozszerzona do 3500 m².

Nazwa	Miejsce:	1927 r.	1928 r.	1929 r.	1930 r.	1931 r.
16. Hala Rybna	Molo Rybackie					2 500
17. Chłodnia Portowa (pojemność chłodzona)	Nabrzeże Polskie					10 000
18. Zbiorniki do melasy f-my Melas Polski o pojem. 14800 ton	Nabrzeże Indyjskie					
		4 000	5 250	25 600	48 680	83 130*)

Wzrost powierzchni składowej w stosunku do poprzednich lat przedstawia się następująco:

Wzrost powierzchni magazynów portowych.

z roku:		na rok:	w liczbach absolutnych	w %:
1927	—	1928	1 250 m^2	31.25
1928	—	1929	20 350 m^2	387.62
1929	—	1930	23 080 m^2	90.16
1930	—	1931	34 450 m^2	70.77

Rok 1931 daje chłodzoną powierzchnię składową w ilości 10 000 mtr.^{2} przez uruchomienie w końcu roku 1931 Chłodni Portowej w Gdyni. Powierzchnia składowa Chłodni służy w pierwszej linji przeładunkowi jaj. W drugim rzędzie wchodzi w grę składowanie masła oraz importowanych świeżych śledzi. Bekony i szynki mniej korzystają z Chłodni Portowej, gdyż przeładowane zostają przeważnie bezpośrednio z wagonów-chłodni na statki. Nowy artykuł składowany w Chłodni stanowią importowane świeże owoce południowe.

Jeżeli teraz przeliczymy stosunek rozwoju krytej przestrzeni składowej w porcie gdyńskim do obrotów towarów normalnie mogących korzystać i często korzystających z magazynów portowych (a do takich należą w naszym porcie wszystkie towary z wyjątkiem węgla, rudy, złomu, desek, słupów telegraficznych i kamieni brukowych), to otrzymamy następujący obraz:

*) W roku 1932 został wybudowany hangar państwowy Nr. 6 na Nabrzeżu Amerykańskiem o pojemności 12.000 m^2 oraz magazyn f-my Mopol wybudowany w r. 1932 o powierzchni — 600 m^2. Rozbudowa magazynów osiągnęła w połowie 1932 r. — 105.490 m^2.

Zestawienie tonażu towarów nadających się do składowania z powierzchnią krytych składów portowych.

Lata:	Obrót w tonach:	Powierzchnia składów:	Na 1 m^2 składowej pow. przyp. ton obrotu
1928	175 922	5 250 m^2	33,5
1929	303 101	25 600 m^2	11,0
1930	350 485	48 680 m^2	7,2
1931	560 018	83 130 m^2	6,8

Konstatujemy więc stały wzrost nietylko bezwzględny ale i stosunkowy krytej powierzchni składowej w porcie gdyńskim.

Stosunek powierzchni składowej chłodni do obrotów towarów korzystających zasadniczo z magazynów chłodzonych (jaja, masło, bekony, wędliny, ptactwo bite, śledzie) wynosi 6,9 ton obrotu na 1 m^2 powierzchni, gdyż obrotom 68 582 ton tych towarów w roku 1931 odpowiada powierzchnia hangarowa 10 000 m^2.*)

*) Patrz rozdział VII. § 3.

§ 3. Mechaniczne urządzenia przeładunkowe.

Rozbudowa dźwigów portowych przedstawia się jak następuje:

A. Dźwigi dla przeładunku ładunków zbiorowych.

Ilość	Rodzaj dźwigu	Właściciel	Nabrzeże	Nośność w kilogramach	Maksym. zdolność przeładunk. w 1 godz.	Suma zdolności przeład. w tono-godzin.
	Stan do roku 1928 włącznie					
2	dźwigi bramowe z przekładnią	Urząd Morski	Pilotowe	3000	60	120
2	dźwigi bramowe	Urząd Morski	Pilotowe	1500	45	90
4	„ „	Urząd Morski	Polskie	1500	45	180
	Przybyło w roku 1929					
1	„ „	Urząd Morski	Polskie	2500	90	90
1	„ „	Urząd Morski	Rotterdam.	2500	90	90
	Przybyło w roku 1930					
2	„ „	Urząd Morski	Rotterdam.	1500	45	90
2	„ „	Urząd Morski	Polskie	1500	45	90
1	„ „	Urząd Morski	Polskie	3000	90	90
1	„ „	Urząd Morski	Rotterdam.	3000	90	90
1	„ „	Chłodnia Port.	Polskie	1500	45	45
1	Silos dla tow. sypkich	Gdyńska Olejarnia	Indyjskie	—	45	45
	Przybyło w roku 1931					
2	Dźwigi bramowe	Urząd Morski	Rotterdam.	1500	45	90
4	„ „	Urząd Morski	Polskie	1500	45	180
2	„ „	Urząd Morski	Polskie	3000	90	180
26	dźwigów					1 470 t godz.

B. Dźwigi dla przeładunku węgla i innych towarów masowych.

Ilość	Rodzaj dźwigu	Właściciel	Nośność w kg	Maksym. zdolność przeład. w t/godz.	Ogólna zdolność przeład. w t/godz.	Suma zdolności przeład. w tono-godzin.
	Stan do roku 1928 włącznie					
1	Dźwig mostowy	Urząd Morski	2600	50	50	
2	Dźwig bramowy	„Polskarob“	7000	100	200	250
	Przybyło w roku 1929					
1	Wywrotnica mostowa	„Polskarob“	50000	400	400	
1	Dźwig pływający	„Poldag“	7000	100	100	500
	Przybyło w roku 1930					
1	Dźwig mostowy	Urząd Morski	7000	100	100	
2	Dźwig bramowy	„Progress“	7000	100	200	
1	Urządzenie taśmowe	Urząd Morski	—	400	400	700
	Przybyło w roku 1931					
1	Dźwig mostowy	Urząd Morski	7000	100	100	
2	Dźwig bramowy	„Polskarob“	7000	100	200	
1	Dźwig bramowy	„Elibor“	7000	100	100	
1	Dźwig bramowy	„Giesche“	7000	100	100	
1	Urządzenie taśmowe z wywrotnicą	„Skarbopol“	—	400	400	900
15 dźwigów						2 350 t/godz.

Powyższe dwa zestawienia dźwigów węglowych i dźwigów dla ładunków zbiorowych unaoczniają charakterystyczną różnicę co do wykorzystania ich zdolności przeładowczej. Dźwigów węglowych jest tylko 15 w roku 1931, a odpowiada im przeładunek 4 407 915 ton węgla (w tym również rudy, pirytów i fosforytów), podczas gdy dźwigów dla ładunków zbiorowych jest 26, a odpowiada im przeładunek 926 709 ton drobnicy.

Zestawienie ogólnych obrotów towarowych z ilością mechanicznych urządzeń przeładunkowych.

Rok	Ilość mechanicznych urządzeń przeładunkowych	Ogólny przeładunek w tonach	Na jedno mechaniczne urządzenie przeładunkowe przypada ton rocznie	miesięcz.
1928	11	1.957.769	177.980	14.832
1929	15	2.822.502	188.167	15.681
1930	27	3.625.748	134.287	11.191
1931	41	5.300.114	129.271	10.773

Zestawienie obrotów węgla z ilością węglowych mechanicznych urządzeń przeładunkowych.

Rok	Ilość mechanicznych urządzeń przeładunkowych	Roczny przeładunek węgla	Na jedno mechaniczne urządzenie przeładunkowe przypada ton rocznie	miesięcz.
1928	3	1.764.158	588.053	49.004
1929	5	2.488.675	497.735	41.478
1930	9	3.020.419	335.602	27.967
1931	15	4.407.913	293.861	24.488

To obniżenie cyfr przeładunku przypadających na 1 urządzenie przeładunkowe nie oznacza bynajmniej w tym wypadku, że dźwigi są gorzej wykorzystane, wprost przeciwnie, wykorzystanie dźwigów stale się polepsza, lecz w poprzednich latach znaczna część węgla przeładowywana była przy pomocy wincz statków (ręczny przeładunek).

Zestawienie obrotów towarami drobnicowemi z ilością dźwigów dla ładunków zbiorowych.

Rok	Ilość mechanicznych urządzeń przeładunkowych	Roczny przeładunek drobnicy	Na jedno mechaniczne urządzenie przeładunko-przypada ton rocznie	miesięcz.
1928	8	193.611	24.201	2.017
1929	10	333.827	33.383	2.782
1930	18	605.329	33.629	2.802
1930	26	892.201	34.315	2.859

Bardzo pocieszający obraz daje zestawienie ilości dźwigów przeznaczonych dla przeładunku ładunków zbiorowych z obrotem drobnicy. Wydawałoby się, że ilość montowanych z roku na rok dźwigów ogólnego użytku jest za duża. Tymczasem w zestawieniu ostatnim widzimy, że wykorzystanie dla drobnicy zdolności przeładowczej dźwigów dla ładun-

ków zbiorowych stopniowo polepsza się. Uwzględniając okoliczność, że Gdynia będzie coraz więcej koncentrowała u siebie eksport produktów przewożonych dotychczas przez porty zagraniczne, należy oczekiwać, że wzrost obrotu portowego przy tych ładunkach i w dalszym ciągu wyprzedzać będzie rozbudowę urządzeń przeładunkowych.

§ 4. Tory kolejowe w porcie.

Charakterystyczny jest również rozwój sieci torów kolejowych w Gdyni. Poszczególne cyfry przedstawiają się następująco:

I. Okres przed rozpoczęciem właściwej budowy portu.

Rok:	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Klm.	1,5	4	7	8	8,5	10

II. Okres po rozpoczęciu budowy portu.

Rok:	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Klm.	29	33	39	76	102	114

Zestawienie obrotów towarowych portu w Gdyni z długością torów kolejowych.

Rok:	Obrót	Klm.	Ilość ton na 1 klm.
1926	404.561	29	13.950
1927	898.094	33	27.215
1928	1.957.769	59	33.183
1929	2.822.502	76	37.138
1930	3.625.748	102	35.546
1931	5.300.114	114	46.492

Widzimy więc, że rozbudowa torów kolejowych pozostaje znacznie w tyle za rozwojem obrotów portu.

§ 5. Nabrzeża portowe.

Przechodząc teraz do sprawy rozwoju nabrzeży portowych, to przedstawia się ona jak poniższe zestawienie wykazuje:

Wzrost oddawanych do użytku nabrzeży portowych.

Nabrzeże	Awanport	Basen węglowy	Basen południowy	Basen Marsz. Piłsudskiego	Basen Prezydenta	Kanał	Razem	Od początku
Portowe	34							
Pilotowe	199							
Szwedzkie		415						
Duńskie		390						
Indyjskie				15				
Polskie				244			1297	
8. VIII. 1928.								
Śląskie			186				186	1483
24. V. 1929.								
Szwedzkie		370						
Portowe	45							
Rotterdamskie				345				
Polskie				886				
Indyjskie				127			1773	3256
21. XII. 1929.								
Indyjskie				881			881	4137
28. IV. 1930.								
Śląskie			573				573	4710
16. VII. 1930.								
Angielskie			505					
Kaszubskie			152					
Rybne			10				667	5377
10. XII. 1930.								
Rybne			160					
Helskie			160					
Reperacyjne			118					
Ostroga Ryb.			210				648	6025
18. XII. 1930.								
Holenderskie		399						
Belgijskie	120							
Francuskie	400						919	6944
28. II. 1931.								
Wilsonowskie					642			
Prezydenta					55		697	7641
23. III. 1931.								
Norweskie						151	151	7792
Razem:	798	1574	2074	2498	697	151		

Razem 7.792 m.

Powyższa tabelka wskazuje, w jakiej kolejności nabrzeża zostały oddawane do użytku.

W związku z tem należy zaznaczyć, że globalna powierzchnia wodna wynosi 320 ha.

Głębokość portu wynosi 8—12 metrów. Największa jest w środkowej części Awanportu i przy Nabrzeżu Francuskim; głębokość ta wystarczy dla największych statków.

§ 6. Wartość obrotu towarowego portu gdyńskiego w porównaniu z obrotem ogólnym Rzeczypospolitej Polskiej.

Miarowe przeobrażanie się Gdyni z portu wyłącznie węglowego na port o coraz bardziej ożywiającym się obrocie ładunków innych uwypukla stosunek wartości do wagi obrotu gdyńskiego oraz procentowy udział Gdyni w ogólnym handlu zagranicznym Polski*).

Ogólny obrót handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej*).

Rok:	Obrót: w tys. ton	Obrót: w milj. złotych	Teoretyczna wartość 1 tony zł
1929	26.125	5.924	226.76
1930	22.493	4.679	208,02
1931	21.635	3.341	154.43

*) Dane wagowe i wartościowe będące podstawą poniżej przedstawionych stosunków liczbowych zostały zaczerpnięte z publikacji Głównego Urzędu Statystycznego, wobec gdy zestawienia obrotów towarowych w Gdyni podane na stronach 72 i 73 zostały zaczerpnięte z Urzędu Morskiego w Gdyni.

W tych dwuch zestawieniach obrotów portu gdyńskiego są pewne rozbieżności liczbowe tłómaczące się tem, że Urząd Morski w Gdyni zestawia obroty towarowe tylko pod względem wagi na podstawie konosamentów względnie innych dokumentów morskich podczas gdy Główny Urząd Statystyczny sporządza wagowe i wartościowe zestawienia obrotów handlu zagranicznego Polski na podstawie t. zw. „arkuszy statystycznych" ściąganych od importerów i eksporterów, względnie ich zastępców za pośrednictwem władz celnych. Rozbieżności te są znaczniejsze tylko w rubryce importu, ale i tu maleją w r. 1931 do 10%.

Statystyka Urzędu Morskiego podaje szczegółowy wykaz ilości poszczególnych towarów przeładowanych przez Gdynię, wobec czego stanowi dla niniejszej publikacji materjał specjalnie interesujący. Dlatego też podaliśmy, o ile chodzi o obroty towarowe, dane statystyczne publikowane przez oficjalny organ Urzędu Morskiego w Gdyni (Wiadomości Portu Gdyńskiego). Ponieważ jednak statystyka Urzędu

Ogólny obrót Gdyni.*)

Rok:	Obrót: w tys. ton	Obrót: w milj. zł	% stosunek do ogólnego handl. zagr. wagowy	% stosunek do ogólnego handl. zagr. wartościowy	Teoretyczna wart. 1 tony
1929	2.620	134	10.02	2.26	51.15 zł
1930	3.275	231	14.56	4.93	70.53 zł
1931	5.080	384	23.48	11.49	75,59 zł

Widzimy więc, że, mimo ciągłego obniżania się całokształtu handlu zagranicznego Polski, obrót towarowy Gdyni ciągle wzrasta, i to nietylko absolutnie i stosunkowo do ilościowych obrotów zagranicznych Polski, ale również pod względem teoretycznej wartości 1 tony.

Mimo bowiem ciągłej tendencji zniżkowej, na jaką choruje pod względem wartości handel zagraniczny Polski, średnia wartość gdyńskiej tony w ciągu 3 lat wzrosła z 51.— zł na 75.— zł.

Fakt ten jest o tyle znamienny, że obrót węgla i złomu nie pozostaje na tym samym poziomie, ale z roku na rok wzrasta w znacznem tempie, jak to wykazuje zestawienie wagowe ogólnego obrotu Gdyni z obrotem samego węgla i złomu.

Zestawienie ogólnego obrotu Gdyni z obrotem węgla i złomu.*)

Rok:	Ogólny obrót Gdyni tys. ton	Obrót węgla i złomu przez Gdynię tys. ton	Procentowa różnica obrotów
1929	2.620	2.405	91,79
1930	3.275	3.040	92,82
1931	5.080	4.609	90,73

Mimo więc tak znacznego wzrostu przeładunku węgla kamiennego i złomu w Gdyni wartość teoretyczna jednej tony wzrasta. Zwyżkowanie to tłómaczy się ciągłym wzrostem obrotów drobnicowych w porcie gdyńskim. Niżej podane cyfry charakteryzują obrót portu za wyłączeniem węgla kamiennego i złomu:

Morskiego nie podaje wartości towarów przeładowywanych przez port gdyński, przeto, w celu wykazania poszczególnych liczb stosunkowych (co do wagi i wartości) za poszczególne lata, czuliśmy się zmuszeni do posługiwania się jedynym materjałem w zakresie wartości towarów przeładowanych przez Gdynię, jaki posiada Główny Urząd Statystyczny.

*) Dane Głównego Urzędu Statystycznego.

Rozdział VII.

Przemysł portowy w Gdyni.

Nawiązując do danych przytoczonych w rozdziale III § 5., podajemy poniżej stan i warunki pracy przemysłu portowego w Gdyni.

§ 1. „Łuszczarnia Ryżu", Sp. Kom. w Gdyni,

założona w roku 1927, wybudowana w r. 1928 i oddana do użytku 3-go maja tegoż roku, jest nietylko największem tego typu przedsiębiorstwem w Polsce, ale należy do największych w Europie. Rozporządzając najnowszemi urządzeniami maszynowemi, dzięki którym praca jest całkowicie zmechanizowana. Łuszczarnia przetwarza 300 ton ryżu surowego na dobę przy użyciu zaledwie 875 H. P. energji elektrycznej. O zmechanizowaniu przedsiębiorstwa świadczy najlepiej okoliczność, że 5-cio piętrowy budynek fabryczny obsługuje 3-ciu ludzi. Ziarno przechodzi w ciągu 25 minut przez wszystkie maszyny i wpada w postaci przerobionego produktu wprost do worków bez żadnego współudziału ręki ludzkiej.

Korzystne położenie na Nabrzeżu Indyjskiem stwarza dla Łuszczarni Ryżu wyjątkowo dogodne warunki konkurencyjne, ułatwiając import ryżu surowego, który przychodzi w ładunkach całookrętowych wprost z Indji (Rangoon). Bezpośredni przeładunek ze statków do własnych magazynów wpływa wybitnie na obniżenie kosztów własnych przedsiębiorstwa, a przy reeksporcie ta właśnie możność bezpośredniego przeładunku na statki stwarza najdogodniejsze warunki rozszerzenia rynku zbytu na dalekie kraje zamorskie.

To też produkcja Łuszczarni wzrasta z roku na rok, osiągając w poszczególnych latach następujące ilości przetworów:

w roku 1928 — 45 tys. ton.
w roku 1929 — 50 tys. ton.
w roku 1930 — 55 tys. ton.
w roku 1931 — 75 tys. ton.

Chłodnia Portowa pracuje wyłącznie dla eksportu (przeważnie do Anglji). Każdy rodzaj produktów przechowywanych w Chłodni posiada tam specjalny oddział, zależnie od warunków, w których towar przechowywany być musi. Głównemi produktami, wymagającemi chłodzenia są jaja, masło, mięso i t. p.

Poza korzystnemi warunkami przechowywania i specjalnie niskiemi opłatami składowemi, eksporterzy mają dalsze ułatwienia przez możliwość otrzymywania kredytu warrantowego pod zastaw towarów złożonych w Chłodni Portowej. Chłodnia posiada bowiem prawa publicznego domu składowego.

Niestety operacjami temi zainteresowały się nieliczne tylko banki w Polsce. Do nich należy w pierwszym rzędzie Państwowy Bank Rolny, który kredytów udziela przy oprocentowaniu 8% rocznie i 1 promille kosztów manipulacyjnych miesięcznie. Wysokość udzielanych przez ten bank kredytów sięga 82.5 procent wartości szacunkowej jaj produkcji majowej. Pozostałe produkty eksportowe warrantowane są przeważnie do wysokości 72% szacunkowej wartości towarów.

Niskie oprocentowanie pożyczek towarowych i ich wysokość w stosunku do wartości składanych towarów najlepiej świadczą o znaczeniu, które może mieć Chłodnia Portowa dla eksportu rolnego. Nic też dziwnego, że obroty Chłodni Portowej już w drugim roku jej istnienia wykazały znaczny wzrost. Podczas. gdy w ciągu 7-miu miesięcy 1930 r. wywieziono przez Chłodnię Portową 913 ton jaj, masła i t. p.. w ciągu całego roku 1931 wywieziono 7658 ton. W ten sposób Chłodnia Portowa odrazu wysunęła się na poważne stanowisko w rzędzie innych chłodni państw północnych.

Jak wyżej zaznaczono, Chłodnia Portowa obecnie pracuje przeważnie na eksport do Anglji. Pod tym względem mogłyby nastąpić zmiany, korzystne nietylko dla samej Chłodni Portowej ale i dla eksportu polskiego, gdyby Chłodni Portowej przyznane zostały prawa kolejowego zakładu zawozowego. Rada Interesantów w Gdyni złożyła w Ministerstwie Przem. i Handlu, na żądanie Ministerstwa, memorjał, który wskazuje. że eksport jaj przez Gdynię wzrósł od chwili powstania Chłodni Portowej 12-krotnie, gdyż w całym roku 1930 wynosił 484 ton, wobec gdy w roku 1931, a więc w okresie, w którym Chłodnia Portowa pracowała normalnie, wynosił 5600 ton.

Jeżeli Chłodnia w Gdyni ma się stać istotnie centralną chłodnią, tak dla eksportu polskich artykułów spożywczych drogą morską i lądową jak i dla zapotrzebowania kraju, to

potrzeby może zostać przeprowadzony bardzo daleko w głąb nizinnego terenu portowego, jest w stanie pomieścić bardzo wielką ilość przedsiębiorstw przemysłowych bezpośrednio na nabrzeżu. Ilość i rodzaj przedsiębiorstw przemysłowych, jakie mogą powstać w Gdyni najlepiej zobrazował Wł. Gieysztor w artykule „Gdynia jako ośrodek wielkiego przemysłu".*)

„Na wzór wymienionych trzech zakładów, które pierwsze przyszły do Gdyni (Łuszczarnia Ryżu, Gdyńska Olejarnia, firma Józef Fetter) i pierwsze zbierają plony z korzystnego wyboru miejsca pracy, powinny w porcie gdyńskim powstawać liczne inne fabryki. Tak więc w dalszym ciągu rozwoju wytwórczości olejów roślinnych powinien powstać w Gdyni rozległy przemysł chemiczny: fabryki margaryny, mydeł itd. Wokół Chłodni Portowej oraz projektowanej wielkiej rzeźni miejskiej urośnie niewątpliwie różnorodny przemysł pomocniczy, względnie przetwórczy, a także zakłady pakowania i sortowania towarów będących przedmiotem wywozu przez Chłodnię. Nieistniejące dotąd w Polsce prawie zupełnie hutnictwo metali półszlachetnych (z wyjątkiem cynku i ołowiu) ma wszelkie powody do tego, żeby Gdynię obrać za swoją bazę, tutaj bowiem będzie mogło bezpośrednio dowozić surowiec zamorski. Prawdopodobna w przyszłości rozbudowa krajowej wytwórczości superfosfatów, osiadając w Gdyni, będzie mogła również dyskontować atut bezpośredniej dostawy afrykańskich fosforytów i hiszpańskich pirytów. Podobne możliwości powstaną także wówczas, kiedy dojrzeje potrzeba rozbudowy krajowej wytwórczości celulozy. Prawdopodobne jest powstanie w Gdyni montażowni, a w przyszłości, być może, fabryk samochodów. Zboże polskie, wywożone obecnie przeważnie w stanie surowym, mogłoby w Gdyni być przerabiane w wielkich młynach eksportowych, aby iść na morze w postaci mąki. Skóry surowe z Ameryki Południowej mogłyby być garbowane na miejscu ich przeładunku, w Gdyni. Powinien w każdym razie powstać w Gdyni przetwórczy przemysł rybny. Przedewszystkiem zaś powinno powstać — co ma widoki realizacji już w r. b. — poważne budownictwo okrętowe, które z kolei będzie musiało powołać do życia wokoło siebie liczne wytwórnie o charakterze pomocniczym".

---

*) Przegląd Gospodarczy, rok XIII 1932, zeszyt 7.

2. **Należałoby zainstalować nowe dźwigi do przeładunku rudy, które potrzebne będą w czasie najbliższym ze względu na to, że import rudy będzie się w najbliższym czasie wzmagał.**
Przy tych dźwigach należy zainstalować dostateczną ilość wag automatycznych — bunkrów, dla ważenia rudy.

C. Dojazdy do portu i drogi kołowe.

Dojazdy i drogi kołowe stanowią bodajże w chwili obecnej najważniejszą część zagadnienia inwestycyjnego naszego portu. Daliśmy wyraz temu przekonaniu w naszym liście, wystosowanym do Urzędu w dniu 30. XII. 1930 r. Konkretne nasze wnioski w tym zakresie są następujące:

1. **Należy jaknajprędzej zabrukować nabrzeże włącznie z torami kolejowymi i wpuszczać tory do bruku, aby umożliwić bezpośredni dojazd pojazdem konnym i mechanicznym do statku.**
Dotychczas trzeba towar oraz produkty zaopatrzenia i materjały wyposażenia okrętów często przenosić ręcznie, zwłaszcza na nabrzeżach Basenu Marszałka Piłsudskiego.
2. **Jest rzeczą oczywistą, że port musi być połączony z miastem kilkoma drogami kołowemi.** Wymaga tego nietylko ekonomja pracy portowej, warunkiem której jest, aby znajdujące się w mieście biura, składy, warsztaty i t. p. miały bliską, niczem nie skrępowaną drogę do portu, lecz także takie względy jak skuteczna akcja pożarnicza, możliwość krótkiego przebycia drogi z domu do warsztatu pracy przez robotników i wogóle wszystkich pracowników zatrudnionych w porcie, co z uwagi na znaczne oddalenie osiedli robotniczych musi się częściowo odbywać samochodami ciężarowymi.
Na czoło zagadnienia ruchu kołowego w porcie i między portem a miastem wysuwa się **sprawa budowy dwóch magistrali komunikacyjnych**, mianowicie jednej od ulicy Portowej wzdłuż morza do Nabrzeża Polskiego, drugiej od dworca kolejowego do Łuszczarni Ryżu i Olejarni i budującego się drugiego basenu wewnętrznego. Drogi te, które winny być wyposażone w szerokie jezdnie kołowe oraz po dwu stronach jezdni w szerokie chodniki dla pieszych, winny mieć również po jednej ścieżce po każdej stronie dla komunikacji rowerowej.
Kardynalnym warunkiem jest jednak, aby drogi były, zupełnie uniezależnione od ruchu kolejowego, co da się tylko osięgnąć przez urządzenie wiaduktów lub tunelów przy skrzyżowaniu się tych dróg z torami kolejowymi.
Rada Interesantów Portu chętnie weźmie udział w konferencjach nad technicznem rozwiązaniem tego ważnego problemu i uważa, że nie należałoby bez opinji gospodarczych sfer portowych, reprezentowanych przez Radę, decydować w tej sprawie. **W tym miejscu pragniemy (nie wchodząc w szczegóły technicznego rozwiązania) jedynie podkreślić, że sprawa ta jest jednym z kardynalnych, pilnych postulatów gdyńskich.**
3. Obok tych dwóch głównych magistrali kołowych, należy jaknajprędzej wybudować bezpośrednią prostą ulicę do portu, w okolicach drugiego basenu względnie basenu Marszałka Piłsudskiego, którąby szła od Szosy Gdańskiej, przecinając tory kolejowe tunelem lub wiaduktem. Ulica ta dałaby Chylonji i Grabówku, zamieszkałym przez robotników pracujących w porcie, dogodną i szybką komunikację z portem i umożliwiła krótki i tani transport robotników z tych osiedli samochodami. Ta droga jest wogóle ważna ze względu na rozwój miasta w kierunku Chylonji, gdzie powstały szkoły, mieszkania, buduje się obóz emigracyjny i t. d.

4. Należy zainstalować kilka kabestanów na nabrzeżach Szwedzkiem, Śląskiem, Polskiem i Rotterdamskiem dla lokalnego manewrowania wagonami. Razem z kabestanami należy zainstalować kilka szpili.
5. Dla parowozów przetokowych należy urządzić w kilku punktach portu składy węgla kolejowego i żórawie wodociągowe, aby nie potrzebowały one udawać się po wodę do studni o 10 klm. oddalonej od ich terenu pracy, co nie raz powoduje opóźnienie manewrowania wagonami.
6. Zamiast torów wykopu za Łuszczarnią Ryżu należałoby, jak już wyżej zaznaczono, rozbudować należycie rozwiniętą grupę torów przetokowych odstawczych. Tory te, które gromadzą przedewszystkiem wagony dla nabrzeży basenu Marszałka Piłsudskiego, są za słabi rozbudowane i dlatego wagony, które mają być rozładowane na tych nabrzeżach celem segregowania kieruje się najprzód na tory węglowe, skąd w miarę zapotrzebowania zabiera się je na nabrzeża basenu Marszałka Piłsudskiego; w ten sposób wagony te niepotrzebnie robią kilka kilometrów drogi.
7. Rozbudowanie grup torów przetokowych dla obsługi basenów Południowego i Węglowego jest kwestją, która wymaga pisego rozwiązania. Obecne tory wystarczają zaledwie dla obsługi części Nabrzeża Szwedzkiego, eksploatowanego przez koncern „Robur" i dla obsługi kranów państwowych na tem wybrzeżu.

   Koncerny węglowe Giesche, Progress, Skarboferm i Fulmen częściowo już uruchomiły swoje własne urządzenia przeładunkowe, również ma w najbliższym czasie być uskuteczniony na tychże torach import złomu.

   Dotychczas jednak nie przystąpiono do budowy potrzebnych dla obsługi tych przeładunków grup torów przetokowych.
8. Podstawowym warunkiem racjonalnego funkcjonowania służby kolejowej w porcie jest opracowanie regulaminu pracy stacyjnej w porozumieniu z interesantami portu. Regulamin taki winien w szczególności rozwiązać takie zagadnienia, jak unormowanie sprawy podstawienia wagonów pod wyładunek (w szczególności terminów) i zabieranie próżnych wagonów z nabrzeży (z wyjątkiem wagonów pod wyładunek węgla).

   Również specjalnie powinien regulamin pracy stacyjnej uregulować sprawę podstawiania wagonów pod statki linji regularnych.
9. Koniecznie musi być załatwiona sprawa podstawiania wagonów kolejowych z emigrantami do samego pirsu pasażerskiego. Obecny stan rzeczy, gdzie dowóz tychże wagonów do portu jest uzależniony od technicznej możliwości w poszczególnych wypadkach, nie może być nadal utrzymany. Uważamy zasadniczo za niemożliwe, aby np. w porze zimowej kobiety i dzieci z tobołkami musiały odbywać drogę ze stacji pasażerskiej Gdynia do przystani emigracyjnej pieszo.

   Należałoby sprawę rozwiązać w ten sposób, że położy się specjalny tor dla podstawiania pociągów emigranckich do portu.
10. Koniecznem jest zainstalowanie w szeregu punktach portu telefonów automatów dla użytku interesantów. Miejsca należałoby wybrać w porozumieniu z Radą Interesantów Portu; najkonieczniej jest potrzebna natychmiastowa instalacja jednego telefonu automatu przy torach wykopu oraz jednego przy torach węglowych.
11. Centrala telefoniczna stacji kolejowej winna mieć przynajmniej 3 połączenia.

Morski zamierza zabrukować narazie na próbę pewien obszar przy Nabrzeżu Polskiem.

Do punktu D. — **Inwestycje w porcie i regulamin portowy.**

Postulatu ogrodzenia portu nie można uważać za zrealizowany. Wprawdzie część portu jest już oparkaniona, lecz praktycznie stoi port nadal otworem dla każdego. Przyznanie kredytów na realizację tego planu jest konieczne.

Ogrodzenie poszczególnych części portu uważamy za bezwzględnie potrzebne i będziemy nadal w tym kierunku przy każdej sposobności energicznie interwenjować.

Oświetlenie w porcie, aczkolwiek jeszcze nie we wszystkich wypadkach zadawalnia interesantów portu, uległo znacznej poprawie.

Życzenia nasze co do rozbudowy urządzeń socjalnych i higjenicznych w porcie nie doznały jeszcze realizacji.

Życzenia nasze sformułowane w memorjale z dnia 8. I. 1931 r. uzupełniliśmy w dniu 11. II. 1931 r. piśmiennym wnioskiem do Urzędu Morskiego, w którym prosimy, aby

a) wybudowano w kilku punktach portu poczekalnie, stanowiące ochronę przed słotą, mrozem i upałem dla robotników, czekających na pracę, którzy dotychczas muszą szukać przygodnego schronienia w hangarach portowych i

b) poczekalnie te zostały zaopatrzone w dostateczną ilość ustępów i kranów z wodą do picia.

Również wskazaliśmy na konieczność zainstalowania w porcie odpowiedniej ilości pojemników do śmieci.

Nabycie holownika-lodołamacza oraz dwu holowników z urządzeniami przeciwpożarowemi przewidywał plan inwestycyjny portu w roku 1931 resp. 1932; niestety względy budżetowe nie pozwoliły inwestycji tej dokonać.

§ 2. Eksploatacja portu i urządzeń portowych.

Eksploatacja i administracja naszego portu dokonuje się na podstawie Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 20. III. 28 r. „o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej" (Dz. U. R. P. Nr. 38, 1928 r. poz. 366).

Rozporządzenie to reguluje ściśle zakres działania Urzędu Morskiego, będącego morską władzą administracyjną drugiej instancji, na czele której stoi Dyrektor Urzędu Morskiego.

Eksploatacja i administracja portu w Gdyni spoczywa w myśl tego rozporządzenia w rękach Urzędu Morskiego, który wykonuje swe funkcje jako administracyjna władza państwowa za pośrednictwem podległych sobie urzędów

Opłaty brzegowe.

1) Proponujemy, żeby towary podzielone zostały na 3 grupy:

I. opłacające po 20 gr. od każdej rozpoczętej tony,

II. opłacające po 40 gr. od każdej rozpoczętej tony,

III. opłacające po 80 gr. od każdej rozpoczętej tony, przyczem wszystkie towary przeładowywane w partjach mniejszych niż 10 ton opłacałyby najwyższą stawkę (80 gr).

Do grupy I-szej należałyby:

fosforyty	sole potasowe
kamienie brukowe	tomasówka
kainit	węgiel
piasek	brykiety węglowe
koks	ziemia
piryty	żwir, prócz gatunków specjalnych
rudy oraz pokrewne surowce hutnicze	

Do grupy II-giej (40 gr. od tony) należałyby:

asfalt	kości	śrut
cement	marmur ociosany (lecz nieszlifonwany)	smoła
cegła		saletra
dreny	nafta	soda
dachówki itp.	nawozy azotowe	stal
bisulfat	kora garbarska	szyny, blachy, rury, drut
cynk surowy	otręby	
celuloza	olej gazowy	sztaby żelazne
mąka wszelka (prócz ryżowej)	olej opałowy	siano
	olej wrzecionowy	słoma
mączka kostna	słód	tektura
melasa	sól	wytłoczyny
zboże	ołów surowy	trawa morska
ziemniaki	papier gazetowy	zboże
ziemniaczane przetwory	złom żelazny	żelazo
	ropa naftowa	żywica

Do grupy III-ciej (80 gr. od tony) należałyby wszystkie inne niewymienione towary.

Do grupy specjalnej należałyby następujące towary:

drzewo nieobrobione i napółobrobione, miękkie (prócz drzewa egzotycznego)	zł. 0,20 za 1 m³
drzewo nieobrobione i napółobrobione twarde (prócz drzewa egzotycznego)	zł. 0,40 za 1 m³
śledzie solone w beczkach	zł. 0,15 za 1 beczkę
cukier	zł. 0,60 za 1 tonę
konie	zł. 0,60 za sztukę
bydło rogate	zł. 0,60 za sztukę
nierogacizna	zł. 0,30 za sztukę
owce, kozy	zł. 0,20 za sztukę
samochody	zł. 5,— za sztukę

2) Proponujemy, żeby towary przywiezione do portu drogą morską z przeznaczeniem na wywóz drogą morską i składowane w porcie w okresie nie dłuższym niż dwa miesiące nie opłacały wogóle opłaty od ładunku (tak przy wwozie jak też przy reeksporcie). W razie za-

brzeży węglowych z morza, to wszystko składa się na korzyść Gdyni jako portu bunkrowego.

Ilości węgla sprzedanego na bunker w Gdyni są nast.:

Rok	Ton
1928 —	92.439
1929 —	123.391
1930 —	143.332
1931 —	206.047

Przeszkodę w tym rozwoju stanowiły dotychczas obowiązujące opłaty portowe.

Istnieje bowiem w polityce portowej powszechnie przyjęta zasada, że statki zawijające do portu po prowjant i paliwo bywają traktowane na równi ze statkami szukającemi schronienia w porcie, czyli bywają zwalniane od wszelkich opłat portowych.

Przepisy ustawy polskiej zrealizowały tę zasadę połowicznie, zwalniając statki tylko od części opłat portowych, a co najważniejsze, nie dając ulg w opłatach za pilotaż.

Ten stan rzeczy zmusił naszą organizację do interwencji, w wyniku której nowa taryfa opłat portowych wprowadziła dla statków zawijających wyłącznie po paliwo i aprowizację zwolnienie od wszelkich opłat portowych, wyjąwszy opłaty przystaniowe. Ulgowych opłat za pilotaż takich statków jednak nowe rozporządzenie*) nie wprowadza.

§ 3. Inwestycje kolejowe i praca kolei w porcie.

Zagadnienia kolejowe naszego portu możnaby podzielić na trzy zasadnicze części, mianowicie:

1. Inwestycje i rozbudowa urządzeń kolejowych w porcie.
2. Organizacja techniczna służby kolejowej w porcie.
3. Polityka taryfowa władz kolejowych w odniesieniu do naszego portu resp. ładunków stanowiących podstawowy towar jego obrotu.

Powyżej podaliśmy w całej rozciągłości nasze postulaty kolejowe, wyrażone w naszym memorjale z dnia 8. I. 1931 r. skierowanym do Urzędu Morskiego. Postulaty te, jak to zresztą na końcu naszego memorjału zaznaczyliśmy, były postulatami ramowemi, które ulegały modyfikacji w miarę jak krystalizowały się jasno wzrastające potrzeby naszego portu. Patrząc przez pryzmat tych ramowych postulatów, odnoszących się do pewnych zagadnień

*) Według Rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu z dnia 21. 1. 32 r. w sprawie ustalenia wysokości niektórych opłat portowych. (Dz. U. R. P. Nr. 13 z dnia 23. 2 1932 r.).

inwestycyjnych, nie uzyskuje się też pełnego obrazu, co w tej sprawie mieliśmy do powiedzenia.

Zagadnienie inwestycji kolejowych w naszym porcie jest stale na wokandzie wspólnych zagadnień portowych sfer gospodarczych i jego punkt ciężkości znajdował się w Komisji Kolejowej Tymczasowej Rady Portowej, gdzie było ono poddawane szczegółowej analizie.

W tym względzie musimy wskazać na protokóły T. R. P., które najlepiej wykazują, jaki ciężar gatunkowy miały te zagadnienia w pracach T. R. P.

Przytoczenie obszernych protokółów z prac komisji i zebrań plenarnych zajęłoby za wiele miejsca. Dlatego streścimy się, podając wyniki naszego współdziałania nad stworzeniem programu inwestycyj kolejowych w naszym porcie, który daje rządowy projekt inwestycji na 3-letni okres od 1930/31 do 33/34.

Inwestycje kolejowe w porcie gdyńskim:

	Koszt całkowity	Z tego do przebudowania w roku budowlanym		
		1931	1932	1933
Tory i urządzenia kolejowe:	**8 686 000**	**4 930 000**	**2 604 000**	**1 152 000**
a) tory nabrzeżne (22 600 m po zł 60).	1 356 000	750 000	414 000	192 000
b) Rozjazdy na nabrzeżach (60 szt. po zł. 15 000)	900 000	500 000	300 000	100 000
c) Tory dojazdowe do nabrzeży (3 000 m po zł. 60)	180 000	120 000	60 000	—
d) Tory odstawcze:				
1) dla węgla 22 000 m po zł. 80)	1 760 000	1 760 000	—	—
2) dla złomu (6 000 m po zł. 60)	360 000	180 000	180 000	—
3) dla tow. chłodzon. (3 000 m po zł. 60)	180 000	180 000	—	—
4) dla drobnicy (8 000 m po zł. 80)	640 000	150 000	250 000	240 000
5) dla rudy (8 000 m po zł. 80)	640 000	—	640 000	—
e) Rozjazdy na torach dojazdowych i odstawczych (120 szt. po zł. 8 000)	960 000	600 000	250 000	110 000
f) Wagi wagonowe (7 szt. po zł. 80 000)	560 000	240 000	160 000	160 000
g) Żórawie parowozowe itp.	150 000	50 000	50 000	50 000
h) Budynki kolejowe	1 000 000	400 000	300 000	300 000

Organizacja służby kolejowej w porcie była od pierwszych zaczątków zrzeszenia się organizacyjnego na porządku dziennym zagadnień związkowych.

Jeżeli chodzi o zagadnienia techniczno-kolejowe, to stwierdzić należy na tem miejscu, że istnieją następujące braki:

a) stacja przetokowa nie jest rozbudowana;
b) nie przystąpiono do zamierzonej budowy stacji towarowej;
c) stacja portowa nie posiada dotychczas należytego służbowego budynku kolejowego.

W zakresie polityki taryfowej liczymy w przyszłości na pomoc Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni jako instancji powołanej do inicjatywy w tych zagadnieniach.

§ 4. Zagadnienia pocztowo-telegraficzne Gdyni.

Telefon i telegraf są dla ruchu portowego podstawowemi czynnikami racjonalnej pracy. Waga ich jest dla portu niepomiernie większa niż dla niejednej dziedziny gospodarczej zaplecza. Dlatego też wszystkie państwa morskie dbają o to, aby porty ich były połączone ze światem pierwszorzędnemi arterjami telefonicznemi i telegraficznemi, aby połączenie było wygodne, sprawne, szybkie i tanie. Tym wymogom może jednak służba telefoniczno-telegraficzna tylko wtedy sprostać, jeżeli czynniki zainteresowane w racjonalnej pracy portu i jego rozwoju mają dostateczny wpływ na jej działalność. Wpływ ten uzyskuje się przedewszystkiem przez posiadanie własnych połączeń niezależnych od pośrednicwa czynników niezainteresowanych w rozwoju portu. Własnych połączeń nie zastąpi żadna umowa z sąsiedniem państwem, chociażby najlojalniej była wykonywana, a co dopiero, gdy u sąsiada istnieją interesy odmienne, interesy jego własnych portów.

W takiej sytuacji znajduje się Gdynia. Na zachód transmituje się jej rozmowy telefoniczne przez Rzeszę Niemiecką, której porty Szczecin i Hamburg prowadzą z Gdynią ostrą walkę konkurencyjną.

Sąsiedni Gdańsk posiada własny kabel podmorski łączący go ze Szczecinem i niemieckim Pomorzem. Kabel ten położono kilka lat temu, Gdynia jednak korzystać z niego nie może.

Służba telefoniczno-telegraficzna Gdyni znajduje się więc w warunkach bardzo dla portu niekorzystnych. Do dnia dzisiejszego poważne przedsiębiorstwa portowe, których główny przeładunek i działalność koncentrują się w Gdyni, są zmuszone utrzymywać swoje zarządy i wydzia-

W każdym razie aż do rozwiązania sprawy w takiej lub innej formie jest koniecznem natychmiastowe polepszenie połączenia telefonicznego Gdyni z Bydgoszczą przez założenie nowych przewodów.

2. Umowy międzynarodowe o ruchu telefonicznym

Dotychczas nie uruchomiono jeszcze komunikacji telefonicznej między Gdynią a stolicą Estonji i jej głównym portem Tallinem.

Uruchomienie takiej komunikacji telefonicznej jest konieczne, gdyż Gdynię łączy z Tallinem regularna linja okrętowa (Linja Bałtycka P. P. „Żegluga Polska"). Obecnie istnieje stan rzeczy, że kierownictwo tej linji mającej swą siedzibę w Gdyni, musi jeździć do Gdańska celem rozmawiania przez telefon ze swymi korespondentami w Tallinie.

Pertraktacje w tej sprawie winny być wszczęte natychmiast z kompetentnymi czynnikami zagranicznymi.

Z uwagi na to, że obecny stan rzeczy zmusza firmy gdyńskie do korzystania z telefonicznego pośrednictwa Gdańska jest koniecznem, aby ilość przewodów lokalnych Gdynia — Gdańsk została odpowiednio zwiększona.

B. Komunikacja telefoniczna z krajem.

Nie lepiej przedstawia się komunikacja telefoniczna z krajem. Jak już zaznaczono, łączy Gdynię

z jej czołową centralą w Bydgoszczy — 1 przewód,
z Warszawą — 1 przewód,
z Poznaniem — 1 przewód,
z Katowicami — nie ma przewodu.

Jest rzeczą niezrozumiałą, że taki, w gruncie rzeczy anormalny stan, tak długo zdołał się utrzymać, że główne ośrodki życia państwowo-gospodarczego nie mają z Gdynią lepszej komunikacji, niż z jakąś prowincjonalną mieściną kresową.

Uważamy za konieczne następujące inwestycje:

1. połączenie Gdyni z Katowicami bezpośrednio kablem podziemnym.
2. połączenie Gdyni z Warszawą conajmniej jeszcze jednym przewodem oraz zamiana komunikacji na kablową.

Przy obecnym ruchu telefonicznym Gdyni z Warszawą trzeba niejednokrotnie czekać na rozmowę godzinę, natomiast w sezonie kąpielowym, gdzie istnieje konieczność łączenia na jednym przewodzie nietylko Gdyni i jej portu, ale również i letnisk, jak Jastarnia, Hel itd., nie może być mowy o normalnej komunikacji telefonicznej z Warszawą i wogóle z całą Polską. Nie można też nie zauważyć, że połączenia krajowe, pozatem, że trzeba długo na nie czekać, są wadliwe i niewyraźne, co powduje, że w wielu wypadkach interesanci z góry rezygnują z rozmów telefonicznych nawet w wypadkach, gdzie stan interesów tego wyraźnie wymaga. Szczególnie połączenia z dalszymi środowiskami, jak Katowice i Kraków są zwykle niewyraźne.

Stan ten, jak już zaznaczyliśmy, jest spowodowany przedewszystkiem faktem że linje telefoniczne w Polsce są wyłącznie linjami napowietrznemi i dlatego są wrażliwe na wpływy atmosferyczne

Rekapitulując nasze powyższe wywody, prosimy Ministerstwo o wprowadzenie następujących urządzeń:

1. położenie kabli podmorskich w pierwszym rzedzie do Skandynawii (Malmö lub Kopenhagi, w drugim rzędzie dla połączenia z państwami wschodniego wybrzeża Bałtyku. Na okres prowizoryczny połączenie Gdyni z Gdańskiem, albo też wykorzystanie niemieckiej sieci kablowej na zachód od Strzebielina dla polskiego ruchu telefonicznego z zagranicą.
2. Położenie bezpośredniego kabla podziemnego między Gdynią a Katowicami.

§ 5. Zagadnienie pracy w porcie i w żegludze.

W porcie zagadnienie pracy różni się zasadniczo od analogicznych zagadnień w życiu gospodarczem zaplecza. Przeładunek w porcie opiera się na pracy robotnika niestałego, którego przyjmuje się na godziny i stosownie wynagradza. Całe życie gospodarcze zaplecza natomiast stoi robotnikiem stałym.

Polskie ustawodawstwo o pracy robotniczej nie przewidywało, że w Polsce w przeciągu najbliższych lat kwestja robotnika portowego stanie się aktualną.

Wobec tego zainteresowane strony przystąpiły do prowizorycznego układania stosunków pracy w porcie, według wymogów nakreślonych przez życie.

Dane statystyczne o pracy w porcie istnieją dopiero od 1. VII. 1931 r.

Materjały te są jednak niedostateczne i nie można z nich wyciągać żadnych pewnych wniosków.

W poszczególnych miesiącach zanotowano następujące cyfry:

Miesiąc	Ilość robotn. — dni	Ogólny przywóz ton	Ogólny wywóz ton	Razem ton
VII.	26.062	70.398	432.704	503.012
VIII.	26.153	55.089	425.924	481.013
IX.	26.943	58.458	429.475	487.933
X.	30.461	53.733	493.269	547.002
XI.	25.869	33.232	484.030	517.262
XII.	19.334	14.033	453.993	468.026

Biorąc pod uwagę normalne warunki pracy, w których robotnik pracuje średnio 8 godzin na dobę, łatwo byłoby z tych cyfr wypośrodkować przeciętną wydajność pracy robotnika portowego w drugim półroczu 1931 r. W naszych warunkach jednak musimy zrezygnować z tego zamiaru, ponieważ robotnik portowy nie pracuje 8 godzin dziennie. Czas zatrudnienia robotników waha się między 2,2 a 3 godzinami na dobę. Gdyby więc nawet wziąć za podstawę obliczenia średnią między 2,2 a 3 godzinami, otrzymałoby się cyfry dość przypadkowe.

Stosunki pracy w porcie reguluje umowa zbiorowa, zawarta w dniu 27. II. 1931 r. na czas do 31. III. 1932 r., automatycznie przedłużająca się, o ile jedna ze stron umowy nie wypowie na miesiąc przed upływem terminu jej ważności*).

---

*) Umowa została automatycznie przedłużona w dniu 1. 4. 1932 r. na dalszy rok.

Umowa ta dotyczy robotników portowych zatrudnianych na godziny. Umowę tę automatycznie wykonują wszyscy pracodawcy oraz wszystkie organizacje robotnicze portu.

Dotychczas rynek pracy w porcie jest bardzo płynny. Napływa do niego bardzo różnorodny element robotniczy, ponieważ robotnikowi portowemu nie stawia się żadnych wymagań pod względem kwalifikacji. Z chwilą ustawowego uregulowania zagadnienia pracy portowej nastąpi niewątpliwie racjonalniejszy układ stosunków na rynku pracy w porcie, ponieważ wtedy kryterja kwalifikacyjne zostaną ustalone i wyeliminują napływ robotników niekwalifikowanych*).

Już w roku 1929 sfery gospodarcze portu dążyły do uregulowania rynku pracy. Tymczasowa Rada Portowa opracowała na wniosek reprezentantów sfer gospodarczych portu regulamin Oddziału Portowego Urzędu Pośrednictwa Pracy. Sprawa nie znalazła jednak dotychczas swego załatwienia, aczkolwiek od połowy roku 1931 jest ona przedmiotem wymiany zdań między sferami gospodarczemi portu i władzami pracy i opieki społecznej.

Pod koniec roku 1931 został opracowany przez Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej regulamin Oddziału Portowego Państwowego Urzędu Pośrednictwa Pracy, który w zasadzie opiera się na regulaminie opracowanym przez Tymczasową Radę Portową, w szczegółach jednak się z nim nie pokrywa. W projekcie rządowym znajduje się szereg niejasnych punktów w zakresie procedury przyjmowania pracowników, co daje pole do dowolnej interpretacji poszczególnych przepisów. Regulamin opracowany przez T. R. P. rozwiązuje to zagadnienie niewątpliwie prościej.

Warunki pracy w porcie, zależne od tylu czynników zewnętrznych, nie mogą być, zdaniem naszem, ujęte w ogólne ramy prawne, obowiązujące w zapleczu.

Taksamo zagadnienie pracy w żegludze nie znajduje analogji w zapleczu i od dobrego jego rozwiązania zależy w dużej mierze racjonalna eksploatacja statku i bezpieczeństwo żeglugi. W niebezpiecznej i ciężkiej pracy w żegludze moment kwalifikacji personelu nawigacyjnego wysuwa się na pierwszy plan.

Stosunki służbowe w marynarce handlowej są unormowane niemiecką ustawą o służbie marynarzy z 2. VI. 1902 r., obowiązującą dotychczas w Polsce. Szczegóły zaś regulu-

---

*) W styczniu 1932 r. przeprowadził Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych we własnym zakresie rejestrację robotników portowych, zapoczątkowując temsamem pewne uporządkowanie rynku pracy. pracy.

c) kontrolowanie dokumentów okrętowych i prowadzenie rejestrów statków wchodzących i wychodzących z portu,
d) czuwanie nad bezpieczeństwem ogniowem w obrębie portu i jego redy,
e) współdziałanie w porcie i na redzie z innemi organami bezpieczeństwa publicznego;
2) Pilotaż portowy.
3) Zarząd pławami i innemi znakami nawigacyjnemi w obrębie portu i redy.
4) Współdziałanie z władzami celnemi, emigracyjnemi i kolejowemi".

Wreszcie mówi art. 16 Rozporządzenia z dnia 22. III. 28 „Przepisy niniejszego rozporządzenia nie naruszają kompetencji władz administracji ogólnej w zakresie utrzymania bezpieczeństwa, spokoju i porządku publicznego.

Współdziałanie władz administracji ogólnej z władzami morskiemi w tym zakresie określi rozporządzenie wykonawcze".

Rozporządzenie wykonawcze nie ukazało się jednak dotychczas, co spowodowało, że ani władze policji państwowej, ani władze porządkowo-administracyjne (Kapitanat Portu) nie posiadały uzgodnionego poglądu na sprawę ścisłego rozgraniczenia swych kompetencji.

Drugą ważną kwestją w zagadnieniu bezpieczeństwa i porządku publicznego w naszym porcie jest sprawa ogrodzenia portu.

W obecnym stanie port stoi otworem dla każdego, który pragnie w nim przebywać, co jest pod każdym względem niepożądane. Dlatego też organizacja nasza zabiega od początku swego istnienia o jaknajspieszniejsze zakończenie rozpoczętych prac nad ogrodzeniem portu i o urządzenie w kilku punktach kontroli przy wejściach na teren portu.

W dniu 7. VIII. 1931 r. przesłaliśmy Departamentowi Morskiemu Ministerstwa Przemysłu i Handlu memorjał, którego wnioski streszczały się w następujących 2 punktach:

1. Konieczność wydania przez władze centralne:
   a) decyzji w myśl § 153 Rozp. Prez. R. P. z dnia 6. III. 28.: „O Policji Państwowej", jaką nazwę winna mieć dotychczasowa Policja Portowa:
   b) rozporządzenia wykonawczego w myśl § 16 Rozp. Prez. R. P. z dnia 22. III. 1928 r. „O organizacji

Brak dostatecznej ilości personelu jest głównym hamulcem w działalności władz celnych w roku 1931 i dopiero pod koniec tego roku daje się zauważyć poprawa.

W tym wypadku odbija się ujemnie fakt, że antikryzysowe zarządzenia stosowane w resorcie skarbowym stosowano wobec Gdyni, która potrzebuje konsekwentnej, planowej rozbudowy swego aparatu celnego. Z uznaniem trzeba jednak podkreślić, że centralne władze celne, zorjentowawszy się w specyficznych potrzebach Gdyni, nawróciły z tej drogi w miarę możności.

W dniu 30. 3. 31 przedstawiliśmy Departamentowi Ceł Ministerstwa Skarbu memorjał, którego treści nie podajemy poniżej, ponieważ uległ on w ciągu roku pewnym zmianom i uzupełnieniu przez dodatkowe wnioski.

Życzenia portu gdyńskiego w zakresie organizacji celnictwa w Gdyni w roku 1931 streszczają się w następujących punktach:

a) Zbliżenie Gdyni do centralnych władz celnych w Warszawie przez wyeliminowanie pośrednictwa drugiej instancji, Dyrekcji Ceł w Poznaniu.

b) Rozwiązanie sprawy stanu personalnego Urzędu Celnego w Gdyni przez stworzenie odpowiednich warunków lokalnych, t. j. oddanie do dyspozycji urzędu dostatecznej ilości pomieszczeń biurowych, oraz przez stworzenie całemu personelowi celnemu możliwości zamieszkania w Gdyni.

c) Prowadzenie normalnej pracy celnej w porcie przez całą dobę, z uwagi na to, że i port i kolej w porcie pełnią swe funkcje przez całą dobę. Jedynie odprawę celną w magazynach możnaby ograniczyć do godzin urzędowych w porze dziennej.

d) Zwolnienie od wszelkich opłat za godziny pozaurzędowe nietylko towarów masowych (jak to Ministerstwo Skarbu w międzyczasie zdecydowało), ale także tych towarów, które muszą być przeładowywane w porze nocnej. Odnosi się to przedewszystkiem do eksportu produktów hodowlanych (bekony, masło, jaja), które ładuje się na statki linji regularnych odchodzących terminowo i które z tego powodu muszą być ładowane w nocy, aby dojść na czas do portów angielskich (poniedziałek rano). Jest to warunek utrzymania się eksportu polskiego bekonu na poziomie konkurencji z eksportem bekonu innych krajów, który przebywa przestrzeń od miejsca produkcji do portu w Anglji w ⅓ tego czasu, jaki potrzebuje bekon polski.

W zakresie przepisów manipulacyjnych celnych i ustawodawstwa karno-skarbowego wysuwaliśmy trzy zasadnicze dezyderaty, mianowicie:

Sprawą cła na statki morskie i na przedmioty ich wyposażenia zajmowały się wszystkie państwa, posiadające żeglugę morską. Doświadczenia tych państw nakazuje im zwalniać statki, przedmioty ich wyposażenia oraz materjały służące do budowy statków, od cła. Są to: Anglja, Belgja, Chile, Danja, Francja, Holandja, Hiszpanja, Stany Zjednoczone A. P., Włochy.

Reasumując nasze wywody w sprawach celnych, pragniemy raz jeszcze stwierdzić jak wielkie znaczenie posiada uwolnienie szczególnie ładunków eksportowych od dodatkowych drobnych, a niedających się zgóry przewidzieć i ustalić, kosztów manipulacyjnych. Taniość naszego przeładunku jest podstawowym czynnikiem rozwoju naszego portu, a więc i swobodnego rozwoju naszego eksportu.

Port nasz konkurujący z portami, w których panuje w zakresie spraw celnych zdecydowany liberalizm (Szczecin, Hamburg, Brema), musi być pod tym względem zrównany z nimi, gdyż inaczej nie może rozwinąć się jako port importowy. Importer bowiem nietylko szuka najtańszego portu, ale przedewszystkiem portu, w którym znajdzie największe udogodnienia manipulacyjne i najsprawniejszą odprawę pozbawioną wszelkich niespodzianek*).

§ 8. Rejestracja umów i zwyczajów portowych.

Rada Interesantów Portu w Gdyni wprowadziła rejestr stawek, zwyczajów i umów, zawartych przez swe związki.

Związki nasze zakomunikowały nam do zarejestrowania co następuje:

1. Taryfa stawek związkowych Polskie Związku Maklerów Okrętowych, obowiązująca od 11-go grudnia 1928 r. (Egzemplarz polski i angielski, patrz Nr. 9).

2. Taryfa stawek bieżących, (current rate) na przeładunek towarów opłacany przez statek, ustalonych przez Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych w porozumieniu z Polskim Związkiem Maklerów Okrętowych, z dnia 18-go maja 1931 r. (Patrz nr. 11).

3. Taryfa stawek na cumowanie okrętów zaakceptowana przez Polski Związek Maklerów Okrętowych.

---

*) W 1932 r. nabrało zagadnienie celne naszego portu szczególnego napięcia: poza nieuregulowanemi dotychczas sprawami wyłoniły się takie zagadnienia jak sprawa dalszego przewozu drogą wodną towarów nadeszłych do Gdyni, sprawa kredytów celnych, sprawa ważenia towarów, sprawa cesji dokumentów, sprawa ustnych deklaracyj itd., które są przedmiotem naszej akcji u władz celnych.

4. Opłata za windziarzy, uzgodniona pomiędzy Związkiem Gdyńskich Ekspedytorów Portowych i Polskiem Związkiem Maklerów Okrętowych.

5. Umowa zbiorowa pomiędzy Związkiem Gdyńskich Ekspedytorów Portowych z jednej strony a Zjednoczeniem Zawodowem Polskiem z drugiej strony, zawarta w dniu 27 lutego 1931 r. w sprawie warunków pracy i płacy robotników w porcie gdyńskim.

6. Ugoda Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych z Polskim Związkiem Maklerów Okrętowych, na podstawie której ekspedytorzy opłacają maklerom 5% od sumy wyłożonej przez nich na opłaty portowe, maksymalnie jednak 5 zł od konosamentu.

7. Umowa zbiorowa pracy w żegludze morskiej, zawarta pomiędzy Związkiem Armatorów Polskich z jednej strony a Generalną Federacją Pracy z drugiej strony, z dnia 22-go lipca 1931 r.

8. Umowa zbiorowa zawarta pomiędzy Towarzystwami żeglugowemi, zgrupowanemi w Związku Armatorów Polskich z jednej strony a Oficerami Marynarki Handlowej zorganizowanemi w Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej, z drugiej strony, z dnia 26. 6. 1931 r.

9. Taryfa stawek Polskiego Związku Maklerów Okrętowych z dnia 1. 12. 1928 r. została zmieniona z mocą od dnia 1. 10. 1931 r. (Patrz Nr. 1). Uchwała z dnia 29. 9. 1931 r.

10. W uzgodnieniu pomiędzy Polskim Związkiem Maklerów Okrętowych a Związkiem Gdyńskich Ekspedytorów Portowych ustalono jako minimum prowizji za wykład gotówki na brzegowe 0,50 zł z ważnością od dnia 1. 10. 1931 r.

11. Uzgodnione przez Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych i Polski Związek Maklerów Okrętowych przewalutowanie taryfy na sztauerkę i trymerkę z dniem 1. 10. 1931 r. z waluty angielskiej na polską.

Na zapytanie Związku Przemysłowców Czechosłowackich w Pradze z dnia 20. 4. 1931 r., przekazane nam przez Urząd Morski do wypowiedzenia się, wypowiedziała się Rada Interesantów Portu w Gdyni w sprawie ścisłego określenia pojęć *f. o. b.* Gdynia i *c. i. f.* Gdynia.

§ 9. Ustrój administracyjny portu.

Władze, których życzliwy stosunek do naszej organizacji mieliśmy możność podkreślić na samym początku niniejszego sprawozdania, utrzymywały z nami żywy kontakt,

Drugi ujemny moment bezpośredniej państwowej administracji portu, który daje się odczuwać szczególnie w okresach kryzysu gospodarczego, to niemożność wyłączenia portu z obrębu ogólnych anti-kryzysowych zarządzeń rządu. Konieczne restrykcje oszczędnościowe trafiają w takich wypadkach w organizm gospodarczy, znajdujący się w stadjum rozbudowy i stałego rozwoju, do którego restrykcje te w żadnym razie nie powinny być stosowane.

Wydaje się zatem wskazanem, aby ustrój administracyjny portu gdyńskiego poddać pod tym względem rewizji. Czyni to projekt rządowy, który został przedstawiony Tymczasowej Radzie Portowej do zaopinjowania.

Projekt „Ustawy o utworzeniu osoby prawnej port w Gdyni" przewiduje mieszany system autonomiczno-państwowy przy zdecydowanej supremacji czynnika państwowego.

Projekt przewiduje stworzenie Rady Portu jako ciała administracyjnego, w skład którego ma wejść 16 członków mianowanych przez rząd, przy przewadze czynnika urzędniczego i zupełnym braku specjalnych reprezentantów życia gospodarczego portu.

Prezesem Rady Portu ma być Dyrektor Urzędu Morskiego, czyli urzędnik państwowy, spełniający władze administracyjno-porządkowe w porcie i na wybrzeżu. Dyrektora mianuje Minister Przemysłu i Handlu. Prezes Rady Portu ma prawo sprzeciwu przeciwko uchwałom Rady Portu. Minister Przemysłu i Handlu ma prawo zawieszania uchwał Rady Portu.

Projekt ten zdaniem sfer gospodarczych, realizuje tylko postulat oderwania portu gdyńskiego od anti-kryzysowych zarządzeń rządu przez usamodzielnienie go pod względem finansowo-budżetowym, natomiast nie uwględnia ważnego postulatu nadania administracji portu większej elastyczności i żywotności przez wprowadzenie do niej przedstawicielstwa bezpośrednio z pracą portu związanych interesów gospodarczych. W rządowym projekcie zupełnie nie uwzględniono przedstawicielstwa Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni oraz naszej organizacji.

Ważny ten problem wymaga, aby sfery gospodarcze podeszły do niego z całą sumiennością, gdyż chodzi tutaj o fundament, na którym ma się w przyszłości rozrastać nasz port. To też Związek Izb Przemysłowo-Handlowych i Rada Interesantów Portu w Gdyni opracowały wspólnie swe tezy, które zostały ustalone na wspólnem posiedzeniu, odbytem w dniu 11. i 12. października 1931 r.

Ustawa ta przewiduje pomoc dla polskich przedsiębiorstw budowy statków w granicach Rzeczypospolitej i na obszarze W. M. Gdańska, oraz dla polskich przedsiębiorstw żeglugi. Obok udzielania taniego kredytu, względnie gwarancji państwowych, obok premji oraz ulg w opłatach portowych, taryfowych i celnych, które mogą być przyznawane przez rząd, przewiduje ustawa uwolnienie częściowe lub całkowite przedsiębiorstw od podatków i opłat państwowych na okres czasu nie przewyższający lat 15.

Te wązkie podstawy przywilejów podatkowych, odnoszące się tylko do przedsiębiorstw żeglugi oraz przedsiębiorstw budowy statków morskich, okazały się niewystarczające. Wobec tego stworzyły władze prawodawcze nowe podstawy prawne, określające szczegółowo rodzaj przywilejów podatkowych i warunki ich uzyskania, rozszerzając równocześnie zakres przedsiębiorstw mogących korzystać z przywilejów podatkowych.

W tym celu zostało wydane Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 czerwca 1927 r. (Dz. U. Nr. 51, poz. 452); uległo ono nowelizacji Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 630).

Rozporządzenie przewiduje następujące ulgi podatkowe:

Art. 6. „W zastosowaniu do budowli, położonych w granicach administracyjnych miasta Gdyni, przedłuża się przewidziany w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 12 września 1930 r. „O ulgach podatkowych dla nowowznoszonych budowli" (Dz. U. R. P. Nr. 64, poz. 508) piętnastoletni okres zwolnienia od podatku od nieruchomości wzgl. od podatków budynkowych do lat dwudziestu pięciu.

Postanowienie niniejszego artykułu nie ma zastosowania do podatków, pobieranych na rzecz miasta Gdyni".

Art. 7. „Przedsiębiorstwa lub zakłady, znajdujące się w Gdyni, na których prowadzenie wymagane jest w myśl rozdziału II ustawy z dnia 15 lipca 1925 r. „O państwowym podatku przemysłowym" (Dz. U. R. P. Nr. 79, poz. 550), posiadanie oddzielnego świadectwa przemysłowego, a których działalność przyczynić się może do rozwoju gospodarczego miasta Gdyni, mogą być przez Ministra Skarbu na wniosek Ministra Przemysłu i Handlu zwolnione od państwowego podatku przemysłowego na przeciąg 15 lat od ich uruchomienia, nie dłużej jednak jak do roku 1945 włącznie.

Przedsiębiorstwa i zakłady, zwolnione od państwowego podatku przemysłowego w myśl ustępu poprzedniego, podlegają wymiarowi idealnego podatku przemysłowego w celu opodatkowania na rzecz związków samorządowych i innych korporacji, wymienionych w art. 120 powołanej ustawy o państwowym podatku przemysłowym".

Art. 7 a. „Przedsiębiorstwa przemysłowe i komunikacyjne, które w okresie do końca roku 1935 powstaną i będą znajdować się w Gdyni, może Rada Ministrów — w wyjątkowych wypadkach, zasługujących na szczególne uwzględnienie — zwolnić na okres dziesięcioletni od państwowego podatku dochodowego, pobieranego na zasadzie działu I ustawy o państwowym podatku dochodowym w brzmieniu, ustalonem

statutu Izby, na podstawie której Sekcja Żeglugowo-Portowa Izby zostaje utworzona. W skład jej wchodzi 6 radców z wyboru związków, 4 radców z wyboru firm, a co zatem idzie, jeden radca z kooptacji plenum Izby, i jeden z nominacji ministra Przemysłu i Handlu, przyczem przysługują Sekcji dwa miejsca w prezydjum Izby.

W bezpośrednich wyborach do Sekcji, które si ęodbyły w kurji fim w dniu 16. 8. 1931 r. zostali wybrani

radcami:

pp. Bronisław Garbowicz (ekspedycja portowo-morska)
Witold Jasiński (maklerstwo okrętowe)
Feliks Kollat (żegluga morska)
Mirosław Laurecki (koncerny węglowe);

zastępcami:

pp. Witold Mosiewicz (ekspedycja portowo-morska)
Stanisław Mucha (ekspedycja portowo - morska i składy portowe)
Franciszek Marszał (ekspedycja portowo-morska)
Wincenty Zalewski (ekspedycja portowo-morska).

Z kurji związkowej wybierały na podstawie zarzadzenia p. ministra Przemysłu i Handlu z dnia 16. 6. 1931 r. (Monitor Polski Nr. 139):

Polski Związek Maklerów Okrętowych, który wybrał pp.:

Andrzeja Cienciałę (maklerstwo okrętowe)
inż. Napoleona Korzóna (koncerny węglowe)
Romana Kutyłowskiego (żegluga morska)

oraz **Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych**, który wybrał pp:

Lucjana Byczkowskiego (ekspedycja portowo-morska)
Kazimierza Muchę (ekspedycja portowo-morska)
Stanisława Rostkowskiego (przemysł portowy).

Na wniosek radców naszych wybrało plenarne posiedzenie Izby drogą kooptacji do Sekcji Żeglugow-Portowej p. Kazimierza Rotherta.

Pan Minister Przemysłu i Handlu zamianował radcą Izby z przydziałem do Sekcji Żeglugowo-Portowej p. inż. Władysława Rawicz-Szczerbę.

Na podstawie art. 16 Rozp. Prezydenta R. P. z dnia 15 lipca 1927 r. o Izbach Przemysłowo-Handlowych (Dz. U. R. P. Nr. 67, poz. 591) mają prawo wysyłania swych przedstawicieli do Izb Przemysłowo-Handlowych tylko związki, które „istnieją w sposób prawem przepisany przynajmniej

§ 13. Uwagi końcowe.

W dniu 11. I. 1931 r. Minister Przemysłu i Handlu, p. Aleksander Prystor, przyjął delegację naszej organizacji w Urzędzie Morskim; w skład delegacji wchodzili pp.: Prezes inż. Korzón, wiceprezes Byczkowski oraz dyrektor Dr. Kasprowicz. Delegacja nasza przedstawiła p. Ministrowi zadanie i cele naszej organizacji i wręczyła mu jej statut.

Działalność nasza nie ograniczała się do współpracy z władzami. Żywy kontakt i wymiana myśli zaznaczyły się również w stosunkach naszych z Instytutem Eksportowym w Warszawie, którego celowa praca wysuwa tę instytucję na czoło organizacji kierujących naszą ekspansją gospodarczą.

Należy tutaj podkreślić aktywność, z jaką Instytut popierał wszystkie naszę zamierzenia, starając się służyć naszemu portowi.

Instytut Eksportowy popierał postulaty naszej organizacji oraz naszych związków w zakresie komunikacji pocztowo-telefonicznej, organizacji służby celnej, spraw techniczno-przeładunkowych itp. Współpraca z Instytutem odpowiadała w zupełności naszym oczekiwaniom pod tym względem.

Poza zagadnieniami zobrazowanemi w poprzednich paragrafach zajmowały się nasze organizacje jeszcze szeregiem spraw bieżących, z pośród których wymieniamy tylko najważniejsze:

1) Sprawa drogi kołowej do Gdańska, która niestety znajduje się ciągle w stanie fatalnym i obniża nasz autorytet u obcokrajowców, mimo że otrzymaliśmy już w połowie 1932 r. urzędowe zapewnienie, że na wiosnę 1932 r. zostanie droga doprowadzona do stanu normalnej używalności.

2) Sprawa racjonalnego ułożenia rozkładu jazdy autobusów Miejskiego Towarzystwa Komunikacyjnego.

3) Sprawa przytrzymywania przez władze administracyjno - sądowe członków załogi statków zawijających do portu.

4) Sprawa przeniesienia Urzędu Miar z Kartuz do Gdyni. Jest to konieczność ze względu na wzrastające w tym zakresie potrzeby portu.

5) Sprawa deratyzacji (odszczurzania) portu.

str.
